



گفت و گو

صنایع دریایی با چه کمبودهایی مواجه است؟

توان ساخت محدود

گفت‌وگو با فتح‌الله محمدی،
مدیرعامل مجتمع شرکت کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)

شرکت کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) که سال‌هاست بی‌ثباتی مدیریتی را تجربه می‌کند، به نظر می‌رسد این بار با مدیریت دلسوزی همراه است که می‌خواهد مشکلات موجود را از پیش رو بردارد.

فتح‌الله محمدی که مدیریت در بخش‌های مختلف صنایع دریایی را تجربه کرده فقدان یک هدایت‌کننده و مرکزیتی برای هدایت صنایع دریایی را از مشکلات و کمبودهای این بخش می‌داند. وی از دولت انتظار دارد مانند بخش خودروسازی گوشه چشمی هم به کشتی‌سازی داشته باشد. محمدی در گفت‌وگوی اختصاصی ماهنامه پیام‌دریا که در آستانه برگزاری یازدهمین همایش صنایع دریایی انجام شد با اشاره به مسائل و مشکلات صنایع دریایی معتقد است صنعت کشتی‌سازی در کشور هنوز به مرحله‌ای نرسیده است که بتواند پاسخگوی کل نیاز کشور باشد.





فعال شدن قانون حمایت از صنایع دریایی می تواند بسیاری از گره های این صنعت را باز کند.

000

مسئولان به طور دقیق و روشن ابعاد مختلف صنعت دریایی را نمی شناسند.

شده را به عمل تبدیل کند. صنعت دریایی تاکنون مورد حمایت جدی و واقعی دولت نبوده است. مثلا حمایتی که از سایر صنایع به خصوص صنعت خودروسازی در کشور صورت می گیرد از صنعت دریایی نمی شود. در مراسم آغاز دریانوردی کشتی ایران - اراک در بندرعباس به رئیس جمهور عرض کردم انتظار ما به عنوان کشتی ساز از دولت این است که حداقل همان حمایتی را که از صنایع خودروسازی انجام می دهد از صنایع دریایی نیز داشته باشد. یقین دارم اگر دولت جهت حل مشکلات از این صنعت حمایت کند این صنعت پیشرفت خوبی خواهد داشت.

بنابراین اولین موضوع مهم و ضروری ایجاد مرکزی برای سازماندهی صنایع دریایی است. البته این مشکل حدود یک سال قبل به نوعی تشخیص داده شده است. اقداماتی نیز صورت گرفت اما عملی نشد.

برای مثال قانون حمایت از صنایع دریایی تصویب و ابلاغ شد اما تاکنون اجرایی نشده است. اگر این قانون عملیاتی شود و سازمان ها و چارچوب هایی که در این قانون دیده شده است فعال شوند بسیاری از مسائل صنعت دریایی حل خواهد شد. یکی از مسائلی که در این قانون دیده شده ایجاد صندوق حمایت از صنایع دریایی است. ایجاد این صندوق می تواند بسیاری از گره هایی را که هم اکنون این صنعت با آن مواجه است، حل کند. اما

با توجه به شناختی که از بخش صنایع دریایی دارید ارزیابی شما از وضعیت فعلی این بخش چیست؟

وضعیت فعلی صنایع دریایی در کشور مطلوب نیست. با توجه به ظرفیت ها و قابلیت هایی که در کشور وجود دارد می توان خیلی بهتر از این عمل کرد اما برای انجام این مهم برخی اقدامات ساختاری باید انجام و تصمیمات کلان گرفته شود. همچنین با اصلاح اشکالاتی که اغلب عمده هم نیستند می توان وضعیتی بهتر از آنچه اکنون وجود دارد، پیدا کرد. در این صورت نه تنها می توانیم در منطقه حرف اول را بزنیم بلکه در دنیا نیز حرف هایی برای گفتن خواهیم داشت.

با توجه به اینکه یکی از اهداف یازدهمین همایش صنایع دریایی نقد مسائل و مشکلات از منظر همه ارگان ها و مراکز مرتبط است، با این توصیف بفرمایید صنایع دریایی با چه مشکلاتی مواجه است؟

مهم ترین و اصلی ترین مشکلی که این صنعت با آن مواجه است نداشتن یک هدایت کننده خوب در کشور است. اگر چه مسئولیت کل صنایع با وزارت صنایع و معادن است، اما با توجه به مشخصه های خاص صنایع دریایی، ایجاب می کند که بخش مشخصی برای این صنعت در وزارتخانه به وجود آید تا این صنعت را هدایت و سازماندهی کرده نیازهای این صنعت را پیگیری و تصمیمات گرفته

متأسفانه اقدام جدی برای فعال کردن این قانون و این صندوق انجام نمی‌شود.

علت توجه بیشتر دولت به صنعت خودروسازی در مقابل صنایع دریایی چیست؟

علت واقعی این مسأله را نمی‌دانم اما شاید یکی از دلایل آن ناشناخته بودن صنایع دریایی است. دلیل دیگر می‌تواند عدم توفیق گردانندگان این صنعت باشد. شاید مشکلاتی که این صنعت برای مسئولان ایجاد کرده بیش از منافع آن بوده است. برای مثال پروژه‌هایی که در اختیار ایزوایکو گذاشته شده از جمله کشتی‌های کانتینربر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و نفتکش‌های شرکت ملی نفتکش ایران، در زمان مقرر و مورد نظر مالکان، تحویل نشده است. این مسأله تبعات بسیاری برای کشور و مسئولان این صنعت داشته است. به عبارتی حالتی از سرخوردگی و یأس برای مسئولان اجرایی ایجاد کرده است. اقداماتی که معمولاً مسئولان بالاتر در این گونه موارد انجام می‌دهند جابه‌جایی مدیران است. تمام این کارها در ایزوایکو انجام شده ولی باز هم موفقیتی حاصل نشده است. البته این مشکل تنها مختص ایزوایکو نیست بلکه در سایر مراکز صنایع دریایی نیز این وضعیت وجود دارد. البته به جز دلایلی که ذکر شد ممکن است دلایل دیگری نیز وجود داشته باشد که باعث بی‌توجهی به این صنعت شده است.

البته هنگامی که حرکتی نسبتاً جدی در این صنعت انجام و کشتی ایران- اراک برای دریانوردی به دریا اعزام می‌شود و رئیس‌جمهور تنها برای این امر مهم حضور پیدا کرده و حمایت جدی خود را اعلام می‌کند و می‌گوید اجازه نمی‌دهیم کشتی از خارج از کشور خریداری شود حاکی از آن است که مسئولان واقعا به راه‌اندازی این صنعت تمایل دارند. شاید کوتاهی از صنعتگران باشد که نتوانسته‌اند پا به پای خواسته آنها حرکت و ایده‌های آنها را برآورده کنند. شاید اگر ما به عنوان صنعتگر، موفق‌تر عمل کنیم حمایت‌های بهتری از سوی مسئولان بالای نظام شاهد باشیم.

بخش کشتی‌سازی به خصوص کشتی‌سازی ایزوایکو در حال حاضر با مشکلاتی رو به رو است، انتظار شما از مسئولان چیست ضمناً چه برنامه‌هایی برای اتمام پروژه‌های در دست اجرا دارید؟

همان طور که می‌دانید در حال حاضر صنعت کشتی‌سازی و کشتیرانی‌های جهان در زمینه ساخت و حمل‌ونقل در رکود کامل به سر می‌برد. اما مشکل اصلی ایزوایکو پروژه‌های در

دست اجرای آن است. ساخت سه فروند کشتی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و دو فروند نفتکش شرکت ملی نفتکش ایران از جمله پروژه‌هایی است که عمده پول آنها در سال‌های قبل دریافت و هزینه شده است. ایزوایکو در حال حاضر دریافتی ندارد و اگر حمایت‌های وزارت صنایع و معادن و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران وجود نداشت ایزوایکو هیچ فعالیتی نمی‌توانست انجام دهد.

از سوی دیگر چون این پروژه‌ها سال‌ها بلا تکلیف مانده، به دلیل شرایط آب و هوایی منطقه، در بدنه و تجهیزات آنها اشکالاتی به وجود آمده است که گاهی زمان زیادی باید صرف انجام رفع این اشکالات شود. حتی گاهی باید دوباره کاری‌هایی انجام شود. بنابراین انجام این پروژه‌ها بسیار سخت‌تر از شروع یک پروژه جدید است.

با توجه به این نکات اولین برنامه از بدو ورود به ایزوایکو اتمام و به نتیجه رساندن این پروژه‌ها بوده است. اگرچه کارهایی که تاکنون انجام گرفته خیلی مطلوب نبوده اما تاکنون آنچه در توان داشته‌ایم به کار گرفته‌ایم. برخی از مسائل نیز از اراده ایزوایکو خارج است و به خارج از کشور ارتباط پیدا می‌کند که باید خود را با آنها هماهنگ کنیم. همین مسأله زمان بسیاری را از کشتی‌سازی می‌گیرد.

برای مثال شروع دریانوردی کشتی ایران- اراک بهمن سال ۱۳۸۷ برنامه‌ریزی شده بود اما مسائل و مشکلاتی که به آنها اشاره شد مانع از محقق شدن برنامه در زمان مقرر شد.

قرار بر این است که سه ماه پس از آغاز دریانوردی کشتی ایران- اراک، این کشتی تحویل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شود. در حال حاضر نیز امیدواریم بتوانیم این کار را انجام دهیم اما متأسفانه تا این مدت نتوانسته‌ایم طبق برنامه پیش برویم. این مشکلات به ایزوایکو بر نمی‌گردد. آنچه مربوط به ایزوایکو بوده است انجام شده اما در مواردی باید از دیگران کمک گرفت که متأسفانه همکاری خوبی در این خصوص صورت نگرفته است.

پروژه دیگر کشتی ایران- شهرکرد است که امیدواریم تا پایان سال یا سه ماهه اول سال آینده دریانوردی خود را آغاز کند. کشتی دیگر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از همین نوع کلاس است که امیدواریم در سال آینده به آب‌اندازی شود.

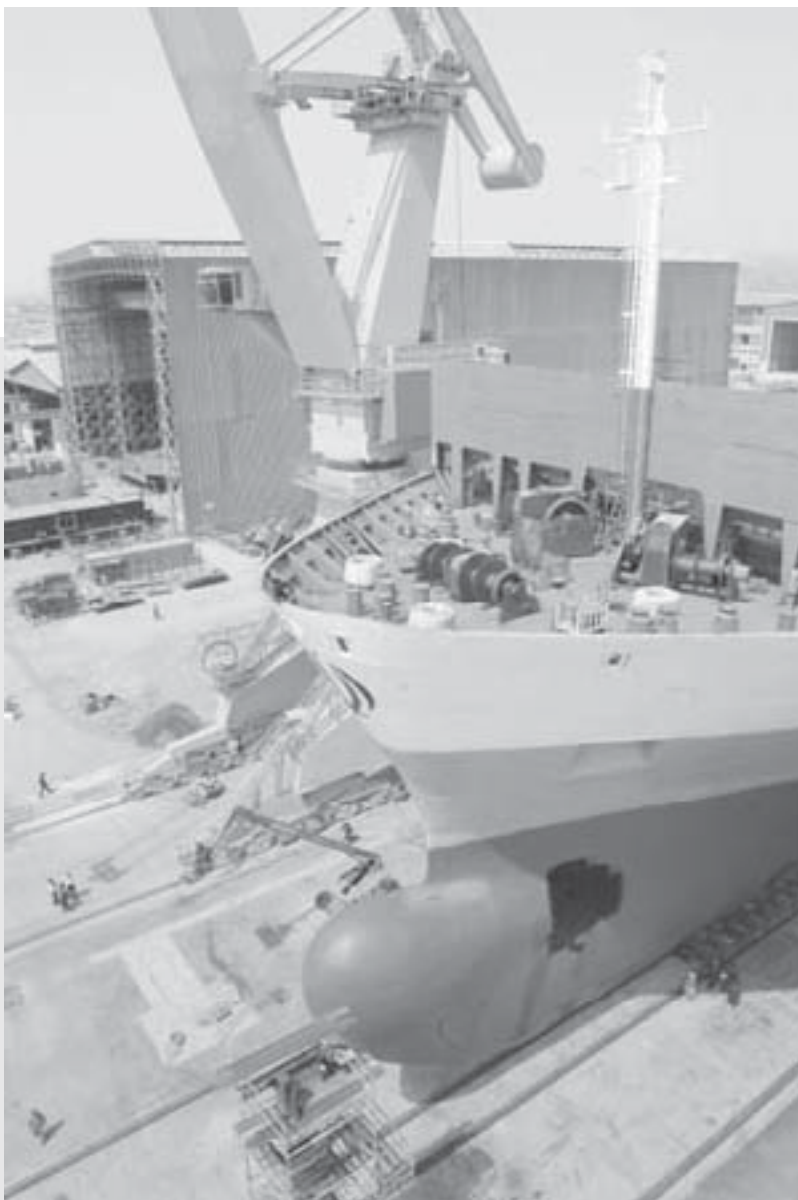
مشکلات در کشتی‌های کانتینربر چه از نظر تکنولوژی و مهندسی یا مواد و تجهیزات خیلی کمتر است، اما در خصوص ساخت نفتکش‌های متعلق به شرکت ملی نفتکش ایران مشکلات بیشتری وجود دارد که تقریباً در حال بر طرف شدن است. امیدواریم با رفع مشکلات بتوانیم

فتح... محمدی:

در مراسم آغاز دریانوردی کشتی ایران- اراک در بندرعباس به رئیس‌جمهور عرض کردم انتظار ما از دولت این است که از کشتی‌سازی هم مانند خودروسازی حمایت کند.



در کشتی‌سازی ایزوایکو و صدرا رقم‌های نجومی سرمایه‌گذاری شده در حالی که از این ارقام نجومی نه تنها برای به کارگیری افراد متخصص استفاده نشده بلکه گاهی نیروهای این شرکت‌ها تعدیل هم می‌شوند.



سال آینده یک فروند از آنها را به آب بیندازیم. به نظر جنابعالی بخش کشتی‌سازی کشور توان پاسخگویی به نیازهای داخل را دارد؟

در حال حاضر کشتی‌سازی‌های داخل کشور چه از نظر امکانات زیربنایی و فیزیکی و چه از نظر ظرفیت نمی‌توانند جوابگوی کل نیاز کشور در خصوص کشتی‌های اقیانوس‌پیما باشند. ایزوایکو در حال حاضر تنها قادر به ساخت کشتی‌هایی تا ظرفیت ۴۰ و ۴۵ هزار تن است و بیش از این ظرفیت را نمی‌تواند بسازد. کشتی‌سازی صدرا هم تنها قادر به ساخت کشتی‌های ۱۰۰ هزار تنی است اما تاکنون چنین اتفاقی نیفتاده است. اگر قرار است در داخل کشتی‌های بزرگ‌تر نیز ساخته شود باید سرمایه‌گذاری‌های لازم صورت گیرد که البته مقدمات کار فراهم شده است. اگر حوضچه‌های خشک که در ایزوایکو در حال ساخت است به سرعت به اتمام برسد، این شرکت قادر به ساخت کشتی‌های ۳۰۰ هزار تنی نیز خواهد بود. البته ظرفیت‌ها نیز محدود است. صنعت دریایی را نباید منحصر به صنعت کشتی‌سازی و صنعت کشتی‌سازی را نیز نباید منحصر به کشتی‌های اقیانوس‌پیما دانست. صنایع دریایی ابعاد گسترده‌ای دارد. از آنجایی که ایران یک کشور نفتی است و قسمت عمده نفت آن در داخل دریاست ظرفیت بسیار بالایی در صنایع فراساحلی کشور وجود دارد.

در خصوص صنایع فراساحل نیز از نظر تکنولوژی و توان ساخت در وضعیت خوبی قرار داریم. صنایع فراساحل به تعداد زیادی شناورهای خدماتی نیاز دارد که در حال حاضر عمده آنها به صورت استیجاری از خارج وارد و به این ترتیب رقم بالایی از ارز کشور خارج می‌شود.

تعداد زیادی از شناورهای کوچک متعلق به بخش خصوصی در کشور مشغول به کار هستند که نیاز به جایگزینی دارند. اگر بستر مناسب فراهم شود تمام کشتی‌های خدماتی که در بخش فراساحل از خارج از کشور به کار گرفته می‌شود می‌تواند توسط کشتی‌های خدماتی جایگزین شده و مشاغل بسیار زیادی به وجود آورد.

در حال حاضر چندین هزار کشتی خدماتی در داخل کشور وجود دارد. باید ساز و کاری تدارک دیده شود که این کشتی‌ها ملزم به انجام تعمیرات در داخل کشور شوند البته ملزم بودن به این معنی نیست که در هر شرایطی تعمیرات به داخل سپرده شود.

به عنوان تعمیرکنندگان کشتی نیز باید به نقطه‌ای برسیم که کار مطلوب بهره‌برداران و مالکان انجام شود. اگر این ساز و کار فراهم شود تعمیرات این گونه شناورها می‌تواند تحولی اساسی در صنایع

دریایی ایجاد کند. بنابراین ظرفیت کشتی‌سازی‌ها در کشور جوابگوی کل نیازهای کشتی‌های اقیانوس‌پیما نیست اما اگر سازماندهی خوبی صورت گیرد می‌تواند پاسخگویی بخش قابل توجهی باشد.

بحران جهانی تا چه حد بخش کشتی‌سازی کشور را تحت‌الشعاع قرار داد و چگونه می‌توان با عبور از وضعیت فعلی به رشد و توسعه بخش کشتی‌سازی سرعت بخشید؟

بحران جهانی مشکلات بسیاری را به خصوص در بحث بازار کار برای ناوگان تجاری کشور ایجاد کرده است. علاوه بر کاهش شدید نرخ‌ها مشکل اصلی ناوگان تجاری است. این مسائل در کار کشتی‌سازی‌ها نیز اثرگذار است زیرا مشتری کشتی‌سازی‌ها، کشتیرانان هستند. وقتی آنها با مشکل مواجه‌اند بدیهی است که کشتی‌سازی‌ها نیز با مشکل مواجه می‌شوند. اما اگر به عنوان کشتی‌ساز بتوانیم نیازهای داخلی خود را برطرف کنیم اثرات بحران جهانی بسیار کم خواهد بود. در کشور چندین هزار کشتی کوچک و متوسط

در حال حاضر کشتی‌سازی‌های داخل کشور نمی‌توانند جوابگوی کل نیاز کشور در خصوص کشتی‌های اقیانوس‌پیما باشند.

000

شرکت کشتی‌سازی ایزوایکو در حال حاضر تنها قادر به ساخت کشتی‌هایی با ظرفیت ۴۰ و ۴۵ هزار تن است.

وضعیت قابل قبولی است.

چه انتظاری از مسئولان شرکت‌های کشتیرانی دارید؟

همین‌طور که از مسئولان مملکتی انتظار داریم کشتی‌سازی‌ها را مورد حمایت قرار دهند از شرکت‌های کشتیرانی نیز می‌خواهیم که ما را حمایت کنند.

البته با توجه به پیشینه‌ای که کشتی‌سازی‌ها دارند شاید این انتظار به نظر آنها خیلی معقول به نظر نرسد. قبول دارم که به عنوان کشتی‌ساز نتوانسته‌ایم جوابگوی رفع نیازهای کشتیرانان باشیم و بخشی از گناه یا تقصیر را به گردن می‌گیریم.

اما انتظار از کشتیرانان این است که به واقعیت‌ها بیشتر توجه داشته باشند. یکسری از مسائل خارج از اراده سازندگان است. البته بسیاری از مسئولان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ناظران این شرکت در ساخت کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ایزوایکو، بر تلاش این شرکت برای اتمام پروژه‌ها اذعان می‌کنند و بر مشکلات این شرکت نیز واقفند و حتی گاهی در مسائلی که ایزوایکو با تمام توان و تلاش خود نمی‌تواند راهکاری پیدا کند به کمک می‌آیند.

به گفته کارشناسان با توجه به حجم سرمایه‌گذاری‌های عظیمی که در شرکت‌های کشتی‌سازی ایزوایکو و صدرا صورت گرفته، در صورت استفاده بهینه از این سرمایه‌گذاری‌ها با وضعیت فعلی مواجه نبودیم نظر شما در این باره چیست؟

مسئولان به طور جدی به دنبال جذب

وجود دارد، اگر تنها تعمیرات این کشتی‌ها که الزاماً باید در دوره زمانی به خصوصی انجام شود، به شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی واگذار شود، این کشتی‌سازی‌ها رونق پیدا می‌کنند و کمتر تحت الشعاع بحران جهانی قرار می‌گیرند.

اما متأسفانه برای این نوع کشتی‌ها نیز برنامه‌ریزی وجود ندارد. به طوری که این کشتی‌ها تعمیرات خود را در کشورهای دیگر انجام می‌دهند. بنابراین اگر برنامه‌ریزی مناسبی صورت گیرد و بستری فراهم شود تا نیازهای داخلی کشور به شرکت‌ها و کارخانه‌های کشتی‌سازی داخلی ارجاع داده شود مشکلات این کارخانه‌ها نیز رفع خواهد شد.

آیا شرکت‌های تعمیراتی داخلی ظرفیت تعمیر شناورهای داخل کشور را دارند؟

شرکت کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) در حال حاضر - به جز کشتی‌های خیلی بزرگ و نفتکش‌ها - توان تعمیرات شناورهای تا ۸۰ هزار تن در داخل کشور را دارد. ضمن اینکه ایزوایکو تنها نیست. شرکت‌های کشتی‌سازی و تعمیراتی دیگری مانند صدرا در بوشهر، اروند، شهید موسوی و... نیز در کشور وجود دارند که می‌توانند کارهای تعمیراتی را انجام دهند؛ بنابراین توان تعمیر کشتی‌های داخل کشور تا ظرفیت ۸۰ هزار تن وجود دارد.

این تعمیرات از نظر کیفیت و سرعت با سایر شرکت‌های تعمیراتی در منطقه قابل رقابت است؟

تعمیرات کشتی در داخل از نظر کیفیت مشکلی ندارد اما از نظر سرعت با مشکلاتی مواجه بوده‌ایم. در حال حاضر نیز ادعا نمی‌کنم که کاملاً منطبق با استانداردهای جهانی عمل می‌کنیم اما وضعیت،

هزینه ساخت سه فروند کشتی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و دو فروند نفتکش شرکت ملی نفتکش ایران قبلاً دریافت و هزینه شده است و ایزوایکو در حال حاضر دریافتی ندارد. اگر حمایت‌های وزارت صنایع و معادن و سازمان گسترش نباشد این شرکت نمی‌تواند هیچ فعالیتی انجام دهد.

000



سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی برای ایجاد شغل در کشور هستند در حالی که اگر سرمایه‌های هنگفتی که در ایجاد زیرساخت‌های صنایع دریایی کشور هزینه شده فعال شود تعداد بسیار بالایی شغل ایجاد خواهد شد. تنها با برخی کارهای ستادی و اقدامات ساختاری می‌توان این صنعت را فعال کرد.

در کشتی‌سازی ایزوایکو و صدرا رقم‌های نجومی سرمایه‌گذاری شده است در حالی که از این سرمایه‌گذاری نه تنها در به کارگیری افراد بهره‌برداری نشده بلکه حتی گاهی برخی از نیروهای این کشتی‌سازی‌ها تعدیل نیز می‌شوند.

برای خروج از وضعیت فعلی چه راهکاری پیشنهاد می‌کنید؟

اگر می‌خواهیم صنعت دریایی اعم از کشتی‌سازی و کشتیرانی به نقطه مطلوب برسد باید صمیمیت، وحدت نظر، همکاری و هماهنگی بین طرفین وجود داشته باشد.

من نوعی به عنوان صنعتگر و کشتی‌ساز باید محدودیت‌های کشتیرانی را به عنوان یک بنگاه اقتصادی قبول داشته باشم. اگر به عنوان صنعتگر مشکلاتی دارم که نمی‌توانم آنها را حل کنم و جوابگوی نیازهای کشتیرانی‌ها باشم نباید انتظار داشته باشم که کشتیرانی‌ها تمام سفارش‌های خود را به ما بدهد و نیازشان را از جای دیگر تأمین نکنند. زیرا در این صورت اگر من به عنوان کشتی‌ساز با مشکل و بحران مواجه شوم او نیز با بحران مواجه خواهد شد.

با توجه به شرایط خاص ایران در دنیا و سیاست‌های غلطی که کشورهای ابرقدرت اعمال می‌کنند باید حامی یکدیگر باشیم. به عنوان کشتی‌ساز باید تا جایی که امکان دارد کشتیرانی را حمایت کنیم. اگر توانستیم نیازشان را برطرف کنیم در آن صورت است که باید انتظار داشته باشیم تا آنها نیز تمام سفارش‌های خود را به داخل بدهند در غیر این صورت نباید برایشان مشکل ایجاد کنیم و با ایجاد جو سیاسی و تبلیغاتی مانع از کارشان شویم.

از سوی دیگر کشتیرانی‌ها نیز باید این موضوع را مورد توجه قرار دهند که اگر صنعت کشتی‌سازی در کشور ایجاد شده و رشد و توسعه پیدا کند بسیاری از مشکلاتی که اکنون در سطح بین‌الملل با آن مواجه هستند برطرف خواهد شد و به راحتی می‌توانند بسیاری از نیازهای خود را به نحو مطلوب برطرف سازند.

یکی از تجارب بسیار موفق در این رابطه ایجاد شرکت تعمیراتی پرشیاهرمز است. از مسئولان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در خصوص کمک به راه‌اندازی این شرکت تشکر می‌کنم. در ایجاد این شرکت اوج صمیمیت، مشاهده شد

که نتایج خیلی خوبی نیز در بر داشت به گونه‌ای که توانستیم در زمان کوتاهی تعداد قابل توجهی از کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را در کشورمان تعمیر کنیم.

به واسطه این موضوع صنایع جانبی این صنعت در کشور فعال و برای تعداد بسیار زیادی از افراد اشتغال ایجاد شد. به گونه‌ای که منافع بسیار زیادی را برای کشور در بر داشت.

کشتیرانی‌ها و کشتی‌سازی‌ها نباید بخشی‌نگر باشند. کشتی‌سازی‌ها باید مشکلات کشتیرانی‌ها را در نظر بگیرند و از سویی دیگر کشتیرانی‌ها نیز نباید صرفاً مسائل اقتصادی را مد نظر قرار دهند. برای مثال حتی اگر تعمیر کشتی در داخل با درصد کمی حتی گران‌تر از خارج از کشور تمام شود، این تعمیرات را در داخل انجام دهند چرا که این پول در نهایت به جیب کارگران ایرانی خواهد رفت.

از مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و سایر مسئولان این شرکت که نهایت همکاری را با ایزوایکو داشته‌اند تشکر می‌کنم. همچنین از مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران کمال تشکر را دارم زیرا با وجود اینکه نتوانسته‌ایم پروژه‌های در دست ساخت را به انجام برسانیم به طور جدی مورد حمایتشان بوده‌ایم.

اگر می‌خواهیم صنعت دریایی اعم از کشتی‌سازی و کشتیرانی به نقطه مطلوب برسد باید صمیمیت، وحدت نظر، همکاری و هماهنگی بین طرفین وجود داشته باشد.

000

