

## اندیشه دریایی

مهندس حسن سوری

نیل به این هدف، سرمایه‌گذاری نزدیک به ۵۰۰ میلیون دلار در سال را می‌طلبد، بنابراین با این نگاه کشتیرانی به ۳/۱ میلیارد دلار نیاز دارد. شرکت ملی نفتکش ایران به سرمایه‌ای ۵/۴ میلیارد دلاری نیاز دارد که با احتساب هر پنج سال یک بار تعمیرات ادواری کشتی‌هایی با زیر ۱۵ سال سن و دو تا پنج سال کشتی‌های بالای ۱۵ سال از چرخه حمل‌ونقل خارج شده و جهت تعمیرات ادواری به حوضچه‌های خشک تعمیراتی اعزام می‌شوند.

برای ما به عنوان کشوری با ذخیره‌های عظیم انرژی (که عمدتاً در دل آبها خفته‌اند) صنایع فراساحل چه در بخش سکوها نفتی برای استخراج این ماده حیاتی نقشی حساس و حیاتی دارند.

نیل به این خواسته به برنامه‌ریزی اساسی در بخش صنایع دریایی نیاز است که این خود محرکه‌ای برای مجاب کردن دولتمردان جهت رویکرد به اقتصاد دریا با بهره‌گیری از صنایع دریایی دارد.

صنایع دریایی شاخه‌ای از صنایع است که ضمن فرآوری و تولید کشتی و شناورهای مختلف به ابزارها و نیازمندی‌های مرتبط با کشتی، دریانوردی، خدمات بندری و حتی ماهیگیری می‌پردازد.

برای کشورهایی که به آبراه‌های آزاد جهان راه دارند این بحث، حیاتی است چرا که اقتصاد این کشورها با نگاه به دریا شکل می‌گیرد.

از بعد حمل‌ونقل دریایی و صنایع جانبی ساحلی و فراساحل - به عنوان پشتوانه اصلی فرایند حمل‌ونقل آبی - بهره‌گیری از دو حوزه آبی استراتژیک چه در دریای خزر و چه خلیج فارس در بخش جنوبی خود بخود نام ایران را در زمره کشورهای استراتژیک ثبت کرده است.

به دلایلی از این دست، اهداف بلندمدت کشور تا سال ۱۴۰۰ با رویکرد به دریا تدوین شده است و تا آن سال باید حمل‌ونقل دریایی کشور به ۸۰ فرورد پاناماکس، ۲۵۰ فرورد کشتی کانتینری نسل چهارم، ۱۵۰ فرورد کشتی کالای عمومی، ۱۰۰ فرورد کشتی کوچک و ۳۰ فرورد کشتی حمل‌گاز مجهز شود.

صنعت کشتی‌سازی بیش از پنج برابر صنعت خودروسازی اشتغال ایجاد و صدها صنعت جانبی را شکوفا می‌کند.

000

متأسفانه بی‌مهری‌های چند ساله نتوانسته صنایع دریایی کشور را با برنامه‌های دولت هماهنگ و همساز کند.



تمامی کسانی که با صنایع دریایی به گونه‌ای آشنایی است بر این نکته واقفند که در گذشته دور این صنعت مورد بی‌مهری ناشی از عدم شناخت ارزش‌های این صنعت برای اقتصاد کلان کشور واقع شده است.

ما ناوگان‌های تجاری و سوختی را گسترش دادیم بدون آنکه اندکی بیندیشیم که شناور نگاه داشتن این حجم عظیم، نیازهای جانبی خود را می‌طلبد که اهم آن صنایع ساخت و تجهیز است. قبل از توسعه صنایع مادر به یاردهای بزرگ آسیا روی آوردیم و امروز هم به این نکته رسیده‌ایم که برای تعمیرات ادواری و... باید به همان یاردهای محل ساخت اولیه متوسل شویم. صنعتی که می‌توانست منشاء هزاران شغل در سواحل این کشور باشد به همین سادگی به دیگران واگذار شده است.

البته امروز به خود آمده و چاره‌جویی رفع این نقصان شده‌ایم. مجلس را مقصر قلمداد می‌کنیم که چرا سال‌ها در تصویب لایحه حمایت از صنایع دریایی مسامحه کرده است.

دولت‌های چند ساله اخیر را به بی‌توجهی در زمینه صنایع دریایی متهم کردیم اما این فقط در حد رد اتهام از خود است زیرا تا امروز کار دیگری انجام نداده‌ایم. این در حالی است که دیگران بی‌توجه به واماندگان این قافله چه در آسیا و چه در منطقه ره چند ساله را یک شبه طی کرده‌اند.

صنایع دریایی می‌تواند موتور محرکه‌ای برای صنایع جانبی بسیاری در سواحل کشور باشد. آنچه کارشناسان می‌گویند این است که صنایع دریایی می‌تواند در بحث نگهداری کشتی‌ها و سکوه‌های نفتی و دکل‌های دیده‌بانی امکان ایجاد ۱۰۰ هزار فرصت شغلی فراهم آورد که برای رسیدن به این مهم برنامه‌ریزی مدونی نیاز است.

## برای دستیابی به اهداف بلندمدت کشور تا سال ۱۴۰۰ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به ۳/۱ میلیارد دلار برای سرمایه‌گذاری نیاز دارد.



هشت استان کشور در کنار دریاها قرار گرفته‌اند که اگر صنایع دریایی در همین استان‌ها به شکوفایی می‌رسید بازار کار کشور به کل دگرگونی می‌شد به طوری که بسیاری از مسائل و نارسایی‌های اجتماعی و اقتصادی را پوشش می‌داد اما غفلت از این مهم راه را برای رسیدن به این هدف مسدود کرده است.

قانون حمایت از توسعه صنایع دریایی باید به مرحله اجرا برسد تا صنایع یاد شده با یک استراتژی موزون راه به سر منزل مقصود بگشایند.

صنعت کشتی‌سازی که به عنوان یکی از صنایع مهم دریایی محسوب می‌شود بیش از پنج برابر صنعت خودروسازی اشتغال ایجاد و صدها صنعت جانبی را شکوفا می‌کند از این رو باید توجه خاصی به آن مبذول شود اما متأسفانه بی‌مهری‌های چند ساله نتوانسته آینده صنایع دریایی کشور را با دیگر برنامه‌های دولت هماهنگ و همساز کند.

ظرفیت مبادلات دریایی کشور ۲۱۰ میلیون تن است. این میزان در سطح جهان ۷ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تن و سهم ما از این تبادل دریایی سه درصد است. برای دستیابی به جایگاه قابل قبول



## برای دستیابی به جایگاه قابل قبول ظرفیت مبادلات دریایی کشور که سه درصد است باید پنج برابر افزایش یابد.

در این زمینه این میزان باید پنج برابر افزایش یابد. اگرچه با رشد بسیار خوب در سال‌های اخیر توانسته‌ایم مقام اول منطقه، مقام دوازدهم آسیا و مقام بیستم جهان را از آن خود کنیم. گفتنی است ناوگان نفتی ایران مقام اول منطقه و مقام چهارم جهان را به خود اختصاص داده است.

اما صنایع دریایی در بخش ساخت و تجهیز با این رشد هماهنگ نیست و تحولی عظیم در این بخش احساس می‌شود. در ابتدای امر باید مشخص کنیم که آیا فقط مقدر است که ما کشتی‌دار باشیم و در کنار کشتی‌دار بودن صنایع جانبی آن را تقویت کنیم یا اینکه دست روی دست بگذاریم و به شرایط فعلی ادامه دهیم.

از این واقعیت غافلیم که چه بازار کار عظیمی در ورای صنایع دریایی نهفته است. ما به این نکته بسنده نکرده‌ایم که طلیعه خدادادی دریا برای ما فرصتی شگرف است که خیلی‌ها از آن محرومند. شاید باید در انتخاب کسانی که بر مسند مدیریتی صنایع کلان دریایی مثل صنعت ساخت و تجهیز کشتی با تأمل بیشتری عمل می‌کردیم. مسندهای مدیریتی یاردهای تعمیر و تجهیز کشتی باید جایگاه کسانی باشد که با مسائل دریا عجین و آمیخته‌اند.

اقتصاد دریا می‌تواند در بحث اقتصاد کلان کشور حرف اول را بزند به شرطی که زمینه‌های مساعد برای رسیدن به اهداف آن مهیا شود.

آموزش نیروی انسانی، گزینش مدیریتی مراکز دریایی همه و همه پارامترهایی است که در صنایع دریایی کشور نیاز به بازنگری جامع‌تری دارند.

برای درک این مهم که صنایع دریایی برای ما ایرانیان حیاتی است بهتر است که موقعیت استراتژیک خود را در منطقه بهتر ببینیم. برای رسیدن به این نقطه باید دریایی بینیم و دریایی بیندیشیم تا درک بهتری از واقعیت‌های این صنعت داشته باشیم.

