

# یک گام تا قانونمندی

قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی با ۱۱ ماده و ۶ تبصره در اردیبهشت ماه ۱۳۸۷ پس از تصویب مجلس شورای اسلامی به تأیید شورای نگهبان رسید. اما هنوز آئین‌نامه قانونی که تصویب آن در مجلس حدود ۶ سال طول کشید و بیش از یک سال از ابلاغ آن در مجلس می‌گذرد، تدوین و تصویب نشده تا به مرحله اجرا درآید.

در حالی که طبق قانون باید سه ماه پس از ابلاغ قانون حمایت از صنایع دریایی آئین‌نامه آن توسط شورای عالی صنایع دریایی تدوین و به تصویب هیئت دولت برسد. البته باید دید این قانون تا چه حد می‌تواند حلال مشکلات این بخش باشد؟

تاکنون در خصوص مزیت‌های این صنعت به خصوص نقش آن در اقتصاد کشور، اشتغالزایی، کمک به صنایع دیگر و... مسئولان زیاد سخن گفته‌اند و مطالبی هم در ماهنامه پیام دریا به چاپ رسیده است اما کماکان این بخش کمتر از سوی مسئولان جدی گرفته شده است. سال‌هاست که گفته می‌شود صنایع دریایی متولی ندارد که هنوز همچنان این سؤال در جامعه دریایی مطرح است. به راستی متولی صنایع دریایی کیست؟

یکی از مشکلات صنایع دریایی عدم همکاری سیستم بانکی است به این موضوع وزیر صنایع و معادن در مراسم آغاز دریاوردی آزمایشی کشتی ایران - اراک هم اشاره کرد. وی از توجه دولت و مجلس در حمایت از این صنعت سخن گفت و وعده عملیاتی شدن قانون توسعه صنایع دریایی در سال جاری را داد به گونه‌ای که با اجرای قانون توسعه صنایع دریایی و آئین‌نامه آن، صنعت کشتی‌سازی به نقطه‌ای برسد که کل ناوگان مورد نیاز کشور در داخل تولید شود.

اما علیرغم این وعده‌ها هنوز خبری از اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی نیست و مشکلات همچنان باقی است.

با این توصیف گزارش این شماره پیام دریا را مسائل پیرامونی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی تشکیل می‌دهد. دست‌اندرکاران هم با استفاده از این فرصت به نوعی درد دل کرده‌اند.

○○○ نرگس احساندار





هنوز آئین‌نامه قانون حمایت از صنایع دریایی که تصویب آن ۶ سال در مجلس طول کشید، تدوین نشده است.

000

مهندس مهابادی:  
اساس مواد قانون توسعه صنایع دریایی با رویکرد حمایت از فعالان صنایع دریایی بخش خصوصی و دولتی تدوین شده است.

مطرح است.

وی در ادامه می‌افزاید: متأسفانه یکی از علل سفارش ساخت کشتی از طرف کشتیرانی‌ها به سازندگان بیرونی نبود منابع مالی است. در قانون پیش‌بینی شده که سالی یک میلیارد دلار از صندوق ذخیره ارزی به این صنعت تخصیص داده شود تا منبع مالی برای ارجاع سفارش به سازندگان داخلی باشد. به هر حال از امتیازات پیش‌بینی شده در این قانون تاکنون آن طور که انتظار می‌رفت، استفاده نشده است.

وی با اشاره به اینکه دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی در وزارت صنایع و معادن وظیفه پیگیری و اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی را بر عهده دارد، یادآور می‌شود: علیرغم پیگیری‌هایی که این دبیرخانه داشته است از آنجایی که برخی از مصوبات و تصمیمات خارج از دایره دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی است و باید در هیئت دولت تصویب شود، اساسنامه، ایجاد صندوق و امکاناتی که برای تشکیل آن لازم است در بروکرسی‌های اداری معطل مانده و متأسفانه زمان زیادی صرف آن شده است.

مهابادی تصریح می‌کند: وجود مبادی متعدد برای این‌گونه تصمیم‌گیری‌ها از جمله مشکلات است. به نظر می‌رسد سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی یکی از مراجعی است که باید در فرایند تأیید اساسنامه و سایر مراحل مشارکت

### در انتظار اجرای قانون

پس از حدود ۶ سال که قانون توسعه صنایع دریایی در مجلس تصویب شد، انتظار دست‌اندرکاران صنایع دریایی این بود که قانون هر چه سریع‌تر اجرایی شود در این قانون بخش‌هایی از جمله صندوق حمایت از صنایع دریایی با سرمایه ۴۰ میلیارد تومانی پیش‌بینی شده است. همچنین در کنار آن باید اساسنامه صندوق در هیئت دولت تصویب می‌شد همچنین شورای عالی صنایع دریایی به ریاست رئیس‌جمهور و یا معاون اول تشکیل می‌شد اما شواهد امر نشان می‌دهد که تاکنون صندوق تشکیل نشده و اساسنامه آن نیز هنوز در دولت تصویب نشده است.

مهندس مهابادی معاون سابق طرح و برنامه مجتمع کشتی‌سازی ایزواپکو در این ارتباط معتقد است: قانون توسعه صنایع دریایی مرداد ماه سال ۸۶ در مجلس تصویب شد اکنون مرداد سال ۸۸ را نیز پشت سر گذاشته‌ایم. انتظار می‌رفت که قانون هر چه سریع‌تر اجرایی شود و از مواد پیش‌بینی شده در قانون به نفع حمایت از صنایع دریایی استفاده شود اما از قرار معلوم هنوز در چرخه وزارت صنایع و معادن و هیئت دولت و مراجعی که متولی این کار هستند این موضوع فعال نشده است. در صورتی که در قانون علاوه بر بحث حمایت از کشتی‌سازی‌ها بحث حمایت از کشتیرانی‌ها و سایر صنایع مرتبط با آنها نیز

محمد سعید سیف:  
اجرائی نشدن قانون توسعه  
صنایع دریایی مهم‌ترین مشکل  
صنایع دریایی است.



داشته باشد. متأسفانه فرایند طولانی تصویب یکسری از موارد پیش‌بینی شده در قانون، به زیان این صنعت و قانونی است که تلاش زیادی برای تصویب آن در مجلس صورت گرفت.

### نگاه ملی به صنایع دریایی

به گفته دست‌اندرکاران تهیه قانون توسعه صنایع دریایی حاصل مطالعات انجام شده بر روی ده‌ها کشور فعال در بخش صنایع دریایی است. کشورهایی که راهکارها و رویکردهایی را در حوزه صنایع دریایی خود به کار برده‌اند تا این صنعت در کشورشان مورد حمایت قرار گیرد. از آنجایی که این صنعت طیف وسیعی از صنایع مختلف را پوشش می‌دهد و عمدتاً نگاه کشورهای دارای ساحل به این صنعت یک نگاه ملی است این صنعت با امنیت و منافع ملی ارتباط مستقیم دارد. مهندس مهابادی در این خصوص می‌گوید: بسیاری از کشورها برای توسعه صنایع دریایی، رشد و ارتقاء آن یارانه می‌دهند و با حمایت‌های مالی این صنعت را در کشورشان حفظ می‌کنند. اساس مواد قانون توسعه صنایع دریایی نیز با رویکرد حمایت از فعالان صنایع دریایی در بخش خصوصی و دولتی تدوین شده است. به گونه‌ای که دولت با ایجاد صندوق و سرمایه آن حمایت‌هایی را از این صنایع انجام دهد. از سویی به خریداران شناور وام‌های بلندمدت داده شود به گونه‌ای که آنها توان پرداخت اقساط وام را در یک دوره بلندمدت داشته باشند تا به این واسطه کشتیرانی‌ها نیز گرایش سفارش ساخت به داخل را داشته باشند.

وی در ادامه می‌افزاید: نمی‌توان گفت که این قانون به طور مطلق همه مسائل دریایی را حل می‌کند اما بخش عمده‌ای از موارد پیش‌بینی شده در این قانون حاصل مطالعات و تجاربی است که از کشورهای دیگر الگوبرداری شده است. این قانون می‌تواند به کمک کشتی‌سازی و کشتیرانی‌ها و سایر افراد فعال در حوزه دریایی بیاید. اما علیرغم وجود این قانون حمایتی، صنایع دریایی موجود در کشور از نبود حمایت‌هایی که در این قانون پیش‌بینی شده، رنج می‌برد.

دکتر محمدسعید سیف، رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران نیز راکد ماندن قانون توسعه صنایع دریایی را مهم‌ترین مشکل صنایع دریایی در حال حاضر قلمداد کرده می‌گوید: تصویب قانون حدود ۶ سال در مجلس طول کشیده و مدت یک سال است که در دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی معطل مانده و هنوز از ظرفیت‌های آن استفاده نشده در حالی که شورای عالی صنایع دریایی و صندوق حمایت از آن می‌تواند کمک مؤثری برای این صنعت باشد.

### طولانی شدن پروسه اجرا

طولانی شدن زمان تهیه آئین‌نامه اجرایی حمایت از صنایع دریایی و بالطبع طولانی بودن پروسه تصویب لایحه در مجلس باعث خارج شدن بسیاری از صنایع از چرخه مفید کاری شده است. علیرغم این که قسمت‌هایی از این قانون در مجلس دچار تغییر و تحول شد با این حال قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی می‌تواند شروع خوبی را در این صنعت در پی داشته باشد.

مسعود پل‌مه مدیرعامل شرکت آراباکتر ضمن اشاره به این موضوع ادامه می‌دهد: اگر در بدنه دولت این باور به وجود آید که صنایع دریایی، سودده و اقتصادی است حتی در صورت نبود چنین لوايح و قوانینی نیز امکان پیشرفت صنعت وجود خواهد داشت زیرا زمینه هر کاری باورها و انگیزه است که باید توجه لازم به آن صورت گیرد اما متأسفانه انگیزه لازم در مدیران دولتی وجود ندارد.

وی با تأکید بر این نکته که باید انگیزه و باور لازم را در ذهن متولیان دولتی به وجود آورد، می‌گوید: یا باید صنعت کشتی‌سازی خود را استراتژیک کنیم و یا یکی از استراتژی‌های اقتصادی کشور صنعت کشتی‌سازی باشد. اگر چنین دیدگاهی مورد توجه قرار گیرد پس از مدتی نتایج مطلوب به وجود خواهد آمد. اما در حال حاضر هیچ یک از این دیدگاه‌ها وجود ندارد و در نبود این دو تفکر کشتی‌سازی‌ها در یک دور باطل تسلسل به سر می‌برند.

عبدالرحمن جلیلیان مدیرعامل شناورسازی آرمان موج خرمشهر نیز با اشاره به این که همه صنعتگران بخش دولتی و خصوصی منتظر اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی هستند می‌گوید: اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی کمک بزرگی به این صنعت می‌کند. صنعتگر ایرانی پتانسیل کاهش عقب‌افتادگی‌ها در این صنعت را دارد. اما یک نکته باید مورد توجه قرار گیرد مشکلاتی وجود دارد که با اجرایی شدن قانون عیان می‌شود بنابراین قانون توسعه صنایع دریایی باید قابلیت به روز شدن را داشته باشد.

### وزارت صنایع و معادن پاسخگو باشد

اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی خواست تمامی دست‌اندرکاران صنایع دریایی است. اما اینکه چرا قانون پس از یک سال هنوز اجرایی نشده سئوالی است که وزارت صنایع و معادن به عنوان مجری قانون باید پاسخگو باشند.

مهندس علی‌اصغر جوادی رئیس گروه صنایع دریایی وزارت صنایع و معادن نیز در خصوص آئین‌نامه و اساسنامه صندوق توسعه صنایع دریایی می‌گوید: پس از تصویب قانون لازم بود آئین‌نامه آن تهیه و به تصویب دولت برسد اما با توجه به اینکه تصویب قانون ۶ سال طول کشید، با

وی در ادامه توسعه صنایع دریایی را منوط به وجود یک نگاه ملی عنوان کرده می‌گوید: با بخشی‌نگری نتیجه مطلوبی کسب نخواهیم کرد. باید یک عزم ملی وجود داشته باشد تا این صنعت که دارای بازار بسیار بزرگی است و کشورهای خارجی به دنبال تصاحب آن هستند، رونق پیدا کند. لازمه کار این است که همه ملی فکر کنند و از تفکر بنگاهی خارج شوند. با وجود قانون توسعه صنایع دریایی اگر همه تفکر ملی داشته باشند به نتیجه می‌رسیم.

مهندس جوادی با اشاره به این نکته که از نظر قانون متولی هر صنعتی وزارت صنایع و معادن است گفت: از جمله تأکیدات وزیر صنایع و معادن فعال شدن صنایع دریایی و حل مشکلات این بخش از صنعت است.

#### تغییر مدیریت‌ها

برخی از مشکلات صنعت کشتی‌سازی، همان است که سایر صنایع نیز با آن مواجه هستند اما این صنعت علاوه بر مشکلات عام با مشکلات دیگری نیز مواجه است که به ویژگی‌های خاص آن باز می‌گردد. عدم شناخت از ویژگی‌های این صنعت مشکلات بسیاری را ایجاد کرده است.

مهندس علیرضا سرابندی که خود یکی از متخصصان صنعت ساخت کشتی است در این زمینه می‌گوید: دو دسته از عوامل در شکل‌گیری صنعت کشتی‌سازی نقش دارند. دسته اول بیشتر ماهیت ساخت‌افزایی دارد مانند نیروی انسانی، ماشین‌آلات و مواد خام اما گروه دوم بیشتر ماهیت غیرفیزیکی دارد و ناملموس هستند مدیریت اطلاعات و متدها، تکنیک‌های کاری، پول و

تغییرات دولت و عوض شدن مجلس، تصویب آئین‌نامه نیز با مشکل مواجه شد. همچنین انتخابات ریاست جمهوری و دولت جدید باعث شد آئین‌نامه اجرایی در صف نوبت بررسی باقی بماند. در حال حاضر نیز آئین‌نامه در کمیته‌های زیربنایی و کمیسیون اجتماعی و الکترونیک دولت تصویب شده و منتظر هستیم تا در هیئت دولت نیز به تصویب وزرا برسد.

مهندس جوادی در ادامه می‌افزاید: قرار است برای تسریع در امور، آئین‌نامه در کارگروه حمایت از تولید که از اختیارات دولت برخوردار است، مطرح و تصویب شود.

وی با تأکید بر این که برای اجرایی شدن هر بند از قانون توسعه صنایع دریایی روش‌هایی مختلفی تدوین شده و جلساتی نیز با مسئولان سازمان‌ها و سایر وزارتخانه‌ها گذاشته شده، می‌افزاید: راکد بودن تصویب آئین‌نامه دلیل بر راکد بودن اجرایی شدن کارها نیست. زیرا علیرغم عدم تصویب آئین‌نامه، برای اجرایی شدن همه بندهای قانون هماهنگی با سایر سازمان‌ها صورت گرفته است و این آمادگی وجود دارد که پس از تصویب آئین‌نامه و اساسنامه صندوق، بندهای قانون اجرایی شود.

#### همه ملی فکر کنند

رئیس گروه صنایع دریایی وزارت صنایع و معادن مشکل اصلی کشتی‌سازی‌ها را نبود اعتماد کارفرما به آنها عنوان کرده می‌گوید: در قانون توسعه صنایع دریایی مشوق‌هایی وجود دارد که به واسطه آنها تعامل بین خریدار و سازنده به وجود آمده و با ایجاد اعتماد کارفرما به سازنده این صنعت رونق خواهد گرفت.

عبدالرحمن جلیلیان:

عزم جدی برای حمایت از صنعت دریایی وجود ندارد این در حالی است که از صنعت خودروسازی کشور با تمام قوا حمایت شد.

000

علی اصغر یوسف‌نژاد:

نقش مجلس حمایت‌های قانونی و نرم‌افزاری از فعالیت‌های صنعت دریایی است. اما به نظر می‌رسد با توجه به قابلیت‌هایی که صنعت دریایی دارد نتوانسته‌ایم به نحو مناسب از این صنعت بهره ببریم.



طولانی شدن زمان تهیه آئین‌نامه اجرایی حمایت از صنایع دریایی و بالطبع طولانی بودن پروسه تصویب لایحه در مجلس باعث خارج شدن بسیاری از صنایع از چرخه مفید کاری شده است.

000

علی اصغر جوادی:

در قانون توسعه صنایع دریایی مشوق‌هایی وجود دارد که به واسطه آنها تعامل بین خریدار و سازنده به وجود آمده و با ایجاد اعتماد کارفرما به سازنده این صنعت رونق خواهد گرفت.

سرمایه است. بنابراین چهار عامل نرم‌افزاری و سه عامل سخت‌افزاری صنعت کشتی‌سازی را شکل می‌دهند. وی در ادامه با اشاره به نقش مهم نیروی انسانی در صنعت ساخت کشتی می‌گوید: امکان بهره‌مندی از صنعت اتوماسیون در کشتی‌سازی به صورت عمده وجود ندارد. نقش نیروی انسانی در این صنعت بسیار زیاد است. حدود ۷۰ درصد نیروی انسانی در صنعت کشتی‌سازی نقش دارد در حالی که در سایر صنایع ابزار تولیدی نقش بیشتری دارند. با این توصیف بالطبع نقش عمده نیروی انسانی باعث آسیب‌پذیری بیشتر این صنعت می‌شود.

در حال حاضر اصلی‌ترین عاملی که در بخش کشتی‌سازی دولتی نمود دارد بحث تغییر متعدد و مکرر مدیران است.

مهندس سرابندی در ادامه می‌افزاید: در این صنعت از مهارت‌های متعدد و متفاوتی استفاده می‌شود. به گونه‌ای که بیش از هزار نوع قطعات و تجهیزات به کار گرفته می‌شود همین تعدد تخصص و قطعات، مواد و... ویژگی‌های خاصی را برای این صنعت به وجود می‌آورد. گروه‌های مختلفی که درگیر کار تولید هستند باید از تخصص‌های یکدیگر اطلاع داشته باشند.

وی در ادامه می‌گوید: تخصص‌های مختلفی در کشتی‌سازی وجود دارد، سطوح مدیریتی ایجاد شده اما سازماندهی مناسبی برای کشتی‌سازی به وجود نیامده است تا از وجود نیروی انسانی بهره‌مندی لازم برده شود. حتی در چیدمان نیروی انسانی

بخش‌هایی از فعالیت‌ها که در سطح مشتری از تخصص‌ها قرار می‌گیرد حذف می‌شود به این ترتیب هر گاه حجم پروژه‌ها زیاد شود سردرگمی شدیدتر می‌شود. مشاهده می‌کنیم که مجموعه‌ای پس از ۱۰ سال کار با همان مشکلاتی مواجه است که قبلاً با آن درگیر بوده است.

### نقش کلیدی مدیریت

آنچه مسلم است نه تنها در صنعت کشتی‌سازی بلکه در هر صنعت دیگر مدیریت نقش مهم و کلیدی را ایفا می‌کند. اگر نتوان در کشتی‌سازی مدیریت صحیحی به کار گرفت و مدیریت نتواند منابع خود را به صورت صحیح استفاده کند با توجه به حاشیه سود پائین این صنعت و فعالیت‌های حجیم و عمده ضرر ناشی از آن خیلی زیاد می‌شود.

مهندس سرابندی با اشاره به نقش حساسیت مدیریت می‌گوید: در حال حاضر اکثر شرکت‌های کشتی‌سازی ضررده هستند به عبارتی کسب درآمد نکرده‌اند بلکه بیشتر متضرر بوده‌اند از آنجایی که اکثر نقدینگی نیز از سوی دولت و در قالب طرح، بودجه و پروژه بوده زبان‌ها خیلی برای مجموعه‌های کشتی‌سازی محسوس نبوده زیرا سیستمی به عنوان ارزیابی عملکرد و پاسخگویی وجود نداشته است.

با تعویض پیاپی مدیریت‌ها موج جدیدی از تصمیم‌گیری در مجموعه کشتی‌سازی‌ها شکل می‌گیرد به عبارتی نوعی دگرگونی و ساختارشکنی در مجموعه به دور از درست یا غلط





خوبی نیست.

### بخش خصوصی فراموش شده

عده‌ای از دست‌اندرکاران صنایع دریایی معتقدند قانون توسعه صنایع دریایی به تنهایی نمی‌تواند کاری را از پیش ببرد. زیرا قانون وضع می‌شود تا مشکلی را برطرف کند و اگر به این اصل مهم توجه نشود همین قانون می‌تواند به یک قانون دست و پاگیر تبدیل شود. قانون زمانی کارآمد خواهد بود که مجربان قانون آن را باور داشته باشند.

محمود راستکار مدیرعامل شرکت شناورسازان کارون ضمن گلایه از جدی گرفته نشدن دریا و صنایع دریایی از سوی مسئولان می‌گوید: کشور ما دارای چندین هزار کیلومتر مرز آبی است و باید بیش از ۶۰ درصد کار کشور به دریا معطوف باشد اما هنگامی که از پایتخت برای صنعت دریا و کشتی‌سازی تصمیم‌گیری می‌شود به جایی می‌رسیم که اکنون در آن قرار داریم. تفاوت صنایع دریایی کشور با سایر کشتی‌سازی‌های دنیا در جدی نگرفتن این صنعت از سوی مسئولان است.

وی در ادامه می‌افزاید: هنگامی که در جلسات مربوط به صنایع دریایی نمایندگان استان‌های ساحلی حضور ندارند، یا در همایش‌های صنایع دریایی وزرای مرتبط با این صنعت حضور ندارند، هنگامی که قانونی هشت سال برای تصویب در مجلس می‌ماند و بیش از یک سال از ابلاغ آن می‌گذرد و اجرایی نمی‌شود چگونه می‌خواهیم صنعت کشتی‌سازی را رونق دهیم. در حال حاضر صنایع دریایی و کشتی‌سازی‌ها با مشکلات بسیاری مواجه هستند که با ادامه این مشکلات ورشکستگی بسیاری از فعالان بخش خصوصی قطعی است.

این شناورساز بخش خصوصی می‌گوید: نمایندگان استان‌های ساحلی باید مشکلات صنعتگران این بخش را بشنوند و آن را در مجلس مطرح کنند. اما متأسفانه مسئولان به اهمیت صنعت کشتی‌سازی واقف نیستند. اگر تنها ۳۰ درصد حمایتی که از صنعت خودروسازی می‌شود از صنایع دریایی و کشتی‌سازی صورت گیرد این صنعت رونق می‌گیرد.

وی نبود حمایت و تسهیلات بانکی را عمده‌ترین مشکل کشتی‌سازی‌ها ذکر کرده و معتقد است با اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی این صنعت از وضعیت فعلی نجات پیدا می‌کند.

جلیلیان مدیرعامل شناورسازی آرمان موج خرمشهر نیز در این زمینه می‌گوید: عزم جدی برای حمایت از صنعت دریایی وجود ندارد این در حالی است که صنعت خودروسازی کشور با تمام قوا حمایت شد حتی بازار خارج از کشور

بودن ساختار گذشته شکل می‌گیرد. متأسفانه با تعویض مدیریت‌ها حجم وسیعی از نیروی انسانی به خصوص در بخش مدیریتی به مجموعه تزریق می‌شود که به شدت در روند کارکرد مجموعه تأثیر گذار است.

این متخصص صنعت ساخت کشتی می‌افزاید: از آنجایی که فردی که به عنوان مدیر وارد مجموعه کشتی‌سازی می‌شود می‌داند که دوره عمر مدیریتی در صنعت کشتی‌سازی خیلی کوتاه است بنابراین معمولاً دو نوع استراتژی را اتخاذ می‌کند در حالت خوشبینانه بیشتر به دنبال استراتژی‌های مقطعی و کوتاه‌مدت است تا بتواند خود را به عنوان یک مدیر کارآمد اثبات کند و نشان دهد که با مدیریت قبلی متفاوت است. حال اگر کمی منفعت‌طلبی نیز بین مدیران وجود داشته باشد زبان‌های ناشی از این موضوع بسیار سنگین‌تر خواهد بود. گاه مدیریت به جای این که به دنبال نقش ملی و میهنی باشد و با به کارگیری فرایندی از پتانسیل‌های سازمانی موجود در راستای کاری سازمان کار کند، به فردگرایی و بعضاً قوم‌گرایی تکیه می‌کند. به این ترتیب نیروی توانمند و پتانسیل‌های موجود هدر می‌رود. نیروهای توانمند و کارآمد دچار افسردگی و سرخوردگی می‌شوند. در حال حاضر بسیاری از افراد متخصص بخش کشتی‌سازی خانه‌نشین شده‌اند. در صورتی که بسیاری از افراد غیرمتخصص سمت‌های کلیدی را اشغال کرده‌اند.

وی در ادامه می‌افزاید: اکثر مدیریت‌ها به خرج کردن پول بیشتر از کسب درآمد عادت دارند و هر مدیری که وارد مجموعه می‌شود اولین کاری که می‌کند درخواست بودجه و نقدینگی است. طبعاً هنگامی که سیستم ارزیابی عملکرد و نظام پاسخگو وجود نداشته باشد، اتخاذ تصمیمات غیرصحيح می‌تواند لطمات جبران‌ناپذیری را به مجموعه تحمیل کند. عدم به کارگیری افراد متخصص در سطوح مختلف مدیریتی و نبود تخصیص منابع در دسترس (انسانی، مالی) شدیداً در مجموعه‌های دولتی حاکم است. بودجه‌ها گاه در جایی که اصلاً ضرورت اجرایی نداشته هزینه شده است.

عبدالرحمن جلیلیان مدیرعامل شناورسازی آرمان موج خرمشهر نیز بزرگ‌ترین مشکل صنعت کشتی‌سازی را نبود ثبات مدیریت عنوان کرده می‌گوید: متأسفانه در انتخاب مدیران تمام زوایا مورد توجه قرار نمی‌گیرد و ارتباطات در انتصاب مدیران نقش مهم‌تری دارد. به این ترتیب عدم تثبیت و ثبات مدیریت از یک سو و از سوی دیگر عدم انتصاب دقیق و شایسته، مشکلات مضاعفی را برای این صنعت ایجاد کرده است. ما همواره مسیر آزمون و خطا را پیش می‌گیریم که مسیر

مسعود پل‌مه:

باید یکی از استراتژی‌های اقتصادی کشور صنعت کشتی‌سازی باشد.

000

سالیان سال بر روی خودروهای وارداتی بسته شد تا صنعت خودروسازی رشد لازم را داشته باشد، اما برای صنایع چنین تسهیلاتی را قائل نشدند. در این شرایط من به عنوان سازنده کشتی باید همگام با کشتی‌سازی چین و کره جنوبی که از سوی دولت با تمام قوا حمایت می‌شوند رقابت کنم و قیمت‌های خود را با آنها تطبیق دهم. رقابت نابرابر و ناجوانمردانه‌ای است. در چنین شرایطی چگونه می‌توان زمان و قیمت ساخت را با کشتی‌سازی‌های چین و کره برابر کرد.

وی می‌گوید: دریا و قابلیت‌های آن هنوز توسط مسئولان شناخته نشده است. فراكسیون‌های ما در مجلس فراكسیون‌های قدرتمندی نیستند. فراكسیون‌ها باید تعامل بیشتری با صنعتگران و نهادهای مرتبط با این صنعت داشته باشند. این موضوع باید مورد توجه قرار گیرد که انسان‌هایی که در شهرهای ساحلی زندگی می‌کنند نمی‌توان آنها را نادیده گرفت.

### سرمایه‌گذاری

در حال حاضر بزرگ‌ترین مجموعه‌های کشتی‌سازی کشور در اختیار بخش دولتی است. سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در این مجموعه‌ها شاید با مجموع سرمایه‌گذاری انجام شده در کشوری دیگر برابری کند. در صورتی که اگر همین سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی و در قالب تشکلهای تعاونی و گروه‌های تخصصی صورت می‌گرفت شاید خیلی بیشتر از اینها به نتیجه می‌رسیدیم.

علیرضا سرابندی یکی از متخصصان صنعت کشتی‌سازی در همین خصوص معتقد است در کشتی‌سازی‌های دولتی بین برنامه‌ریزی انجام شده، سیاست‌های اعلام شده، اهداف طرح شده و چشم‌اندازها هیچگونه تطابقی وجود ندارد. معمولاً اهداف از بالا تعیین و تکلیف می‌شود بدون اینکه توانمندی‌ها در سطوح پایین‌تر در نظر گرفته شود. به این ترتیب معمولاً هیچ یک از اهداف و برنامه‌ها تحقق پیدا نمی‌کند در حالی که دستمزدهای کلانی بابت مشاوره پرداخت می‌شود، طرح‌ها نوشته می‌شود اما هیچ یک قابلیت اجرایی پیدا نمی‌کنند.

مسعود پل مه مدیرعامل شرکت آراباختر می‌گوید: در بحث کشتی‌سازی تاکنون سعی و خطاهای بسیاری صورت گرفته است تا به امروز اکثریت کشتی‌سازی‌های کشور دولتی بودند و این صنایع کشتی‌سازی به جای اینکه محل سوددهی باشد به دلایل مختلف اداری اکثراً تبدیل به صنایع زیان‌ده می‌شوند. سعی و خطاهای موجود و ضعف بخش خصوصی در این بخش خواسته یا ناخواسته این صنعت را با رکود مواجه کرده است.

وی معتقد است باید یک بار برای همیشه

واقعیت‌های موجود صنعت کشتی‌سازی بر اساس واقعیت‌های موجود جهانی، منطقه‌ای و کشوری روشن شود.

وی در ادامه پیشنهاد می‌کند مجموعه دست‌اندرکاران بخش خصوصی با حمایت از بخش دولتی وارد چرخه‌ای از برنامه‌ریزی شوند به این منظور ابتدا تعریفی از دریا، دریانوردی و صنایع مرتبط با دریا ارائه و سپس تمام دست‌اندرکاران این صنعت زیر پرچم واحد متمرکز شوند تا تمام خواسته‌ها شکل ملی و صنفی به خود بگیرد. بر این اساس می‌توان برای این صنعت چشم‌انداز، مأموریت، استراتژی و برنامه تعریف کرد.

هر گاه بتوان برنامه‌ای تعریف کرد که دست‌اندرکاران را مجاب به پیگیری کند و اقتناع فکری ایجاد کند می‌توان از آن در مراجع و محافل مختلف دفاع کرد.

عبدالرحمن جلیلیان مدیرعامل شناورسازی آرمان موج خرمشهر با اشاره به اتکای صنعت دریایی به تسهیلات بانکی می‌گوید: صنعت دریایی صنعت نوپایی است که هنوز نمی‌تواند به خود متکی باشد. به همین دلیل در بسیاری از کشورها دولت‌ها به صنایع دریایی کمک می‌کنند.

وی در ادامه می‌افزاید: هرگاه در اعطای تسهیلات وقفه‌ای ایجاد می‌شود این صنعت با رکود و خمودگی مواجه می‌شود. به عنوان یک صنعتگر بخش خصوصی سال‌ها در این بخش سرمایه‌گذاری کرده‌ام و نیروی انسانی خود را آموزش داده‌ام، تجهیزات و امکانات فراهم کرده‌ام اما وقفه‌هایی که در اعطای تسهیلات ایجاد می‌شود حکم فاجعه برای این صنعت را دارد. عدم هماهنگی سیستم بانکی و اعطاکنده تسهیلات از معضلات بزرگ صنعت کشتی‌سازی است. در تخصیص منابع و تسهیلات و نیز در برنامه‌ریزی‌های درازمدت بخش خصوصی باید به عنوان یک عنصر فعال مورد توجه قرار گیرد.

### نقش مجلس

علی‌اصغر یوسف‌نژاد نماینده مجلس شورای اسلامی و عضو فراكسیون دریایی مجلس نیز در خصوص نقش مجلس و فراكسیون دریایی در اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی می‌گوید: نقش مجلس حمایت‌های قانونی و نرم‌افزاری از فعالیت‌های صنعت دریایی است. اما به نظر می‌رسد با توجه به قابلیت‌هایی که صنعت دریایی دارد نتوانسته‌ایم به نحو مناسب از این صنعت بهره ببریم و از شرایط موجود در جهت توسعه و اشتغالزایی بهره‌مند شویم.

وی در خصوص نقش فراكسیون دریایی می‌گوید: فراكسیون دریایی تلاش می‌کند تا چالش‌ها، توانمندی‌ها و استعدادها را شناسایی کند و قابلیت‌ها و استعدادها را به بالفعل تبدیل کند.

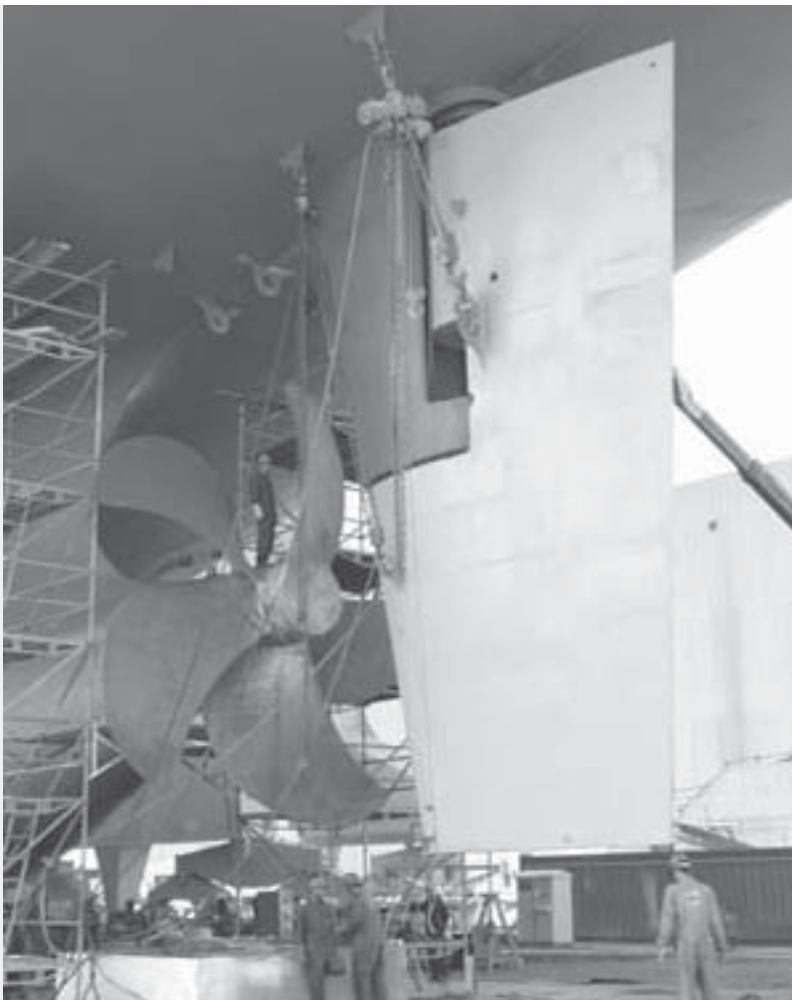
علیرضا سرابندی:

در حال حاضر اصلی‌ترین عاملی که در بخش کشتی‌سازی دولتی نمود دارد بحث تغییر متعدد و مکرر مدیران است.



محمود راستکار:

هنگامی که در جلسات مربوط به صنایع دریایی نمایندگان استان‌های ساحلی حضور ندارند، یا در همایش‌های صنایع دریایی وزرای مرتبط با این صنعت حضور ندارند، هنگامی که قانونی هشت سال برای تصویب در مجلس می‌ماند و بیش از یک سال از ابلاغ آن می‌گذرد و اجرایی نمی‌شود چگونه می‌خواهیم صنعت کشتی‌سازی را رونق دهیم.



در این خصوص دانش فنی و توان مدیریتی و تخصص به گونه‌ای است که می‌توان به عنوان یک ذخیره از آن بهره برد. به عبارتی ظرفیت خوبی برای کمک به صنعت دریایی وجود دارد که باید از آن استفاده کرد.

در طول برنامه‌های پنج ساله قبلی به صنایع دریایی کمتر توجه شده است و یا اگر توجه شده در اجرا ضعیف عمل شده است. با توجه به توانمندی‌هایی که طی ۳۰ سال گذشته در صنعت دریایی کشور به وجود آمده باید از این صنعت در جهت رشد اقتصاد کشور مؤثرتر بهره‌برداری شود.

قانون برنامه پنجم در حال نگارش است. لازم است صنعت دریایی در قانون برنامه پنج ساله پنجم برجسته‌تر و مؤثرتر دیده شود.

وی در ادامه می‌افزاید: وظیفه اجرای قانون بر عهده مجریان امر است و مجلس بعد نظارتی دارد هر چند در این ارتباط بعد نظارتی مجلس باید مؤثرتر و قوی‌تر باشد و کم‌کاری‌های کمیسیون‌های مربوطه پیگیری شود. در این خصوص در کمیسیون صنایع و معادن پیگیری لازم در خصوص اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی صورت خواهد گرفت.

اما مهندس سیدحسین میرافضلی رئیس سابق دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی با گلایه از فراکسیون دریایی مجلس می‌گوید: دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی تاکنون با فراکسیون دریایی مجلس ارتباطی نداشته است در حالی که جزو اولین پیشنهاددهندگان فراکسیون بوده است. هدف ایجاد یک فراکسیون قدرتمند در مجلس با حضور نمایندگان استان‌های ساحلی بود. اگرچه تشکیل این فراکسیون بسیار خوب است اما تاکنون عملکرد اعضای این فراکسیون خیلی چشمگیر نبوده است.

### زمان اجرایی شدن قانون دور نیست؟

سیدحسین میرافضلی با بیان این نکته که در دولت دهم فعالیت وزارت صنایع و معادن در بخش صنایع دریایی بسیار سرعت گرفته است، می‌گوید: دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی نیز اجرایی شدن آئین‌نامه قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی را پیگیری می‌کند. موضوع مهم قانون توسعه صنایع دریایی، فعال شدن صندوق توسعه صنایع دریایی است که اساسنامه آن باید به تأیید شورای نگهبان برسد که ممکن است مراحل تصویب آن یک یا دو ماه طول بکشد اما آئین‌نامه تا یک ماه آینده به نتیجه می‌رسد.

وی در ادامه می‌افزاید: انتظارها از ارگان‌های دریایی اجرای ماده ۹ قانون است. بر اساس ماده ۹ قانون به منظور تمرکز سیاست‌گذاری و ایجاد هماهنگی در امور دریایی، شورای عالی صنایع دریایی تشکیل می‌شود به این ترتیب تمرکز

سیاست‌گذاری‌ها بر عهده شورای عالی صنایع دریایی گذاشته شده است بنابراین باید چنین دیدگاهی به دبیرخانه وجود داشته باشد تا دبیرخانه وظیفه خود را به درستی انجام دهد.

وی در خصوص نقش وزارت صنایع و معادن در توسعه صنایع دریایی می‌گوید: زمانی جایگاه این وزارتخانه در این بخش تقویت می‌شود که صندوق توسعه صنایع دریایی فعال شود. مهم‌ترین مشکل کشتی‌سازی‌ها سیستم بانکی و قوانین و مقررات است. با تسهیلات ویژه‌ای که این صندوق در اختیار کشتی‌سازان قرار می‌دهند نقش وزارت صنایع و معادن در این خصوص پررنگ‌تر خواهد شد.

مهندس سیدحسین میرافضلی در ادامه می‌گوید: مشکلات صنایع دریایی قوانین گمرکی، قوانین مناطق ویژه، قوانین بانکی و... است به گونه‌ای که از این بابت هزینه‌های سربار بسیاری برای صنعتگران این بخش ایجاد می‌شود و دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی به عنوان مکانی که تصدی این امور بر او سپرده شده تلاش می‌کند تا مقررات زائد را شناسایی کند.

وی ضمن تأکید بر این نکته که همه باید بر موضوع اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی تمرکز و وفاق داشته باشند، می‌گوید: هر آنچه این صنعت لازم دارد در قانون وجود دارد و با اجرایی شدن قانون بسیاری از مشکلات حل خواهد شد.

سیدحسین میرافضلی:

دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی اجرایی شدن آئین‌نامه قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی را پیگیری می‌کند.

000