



نهمین همایش صنایع دریایی

پکم الی سوم آبان ۱۳۸۶
نور - مازندران

گزارش نهمین همایش صنایع دریایی:

اما مشکلات هنوز باقی است، همایش تمام شد،

نهمین همایش صنایع دریایی برای یافتن راهکارهای اجرایی به منظور توسعه هر چه بیشتر، با پیام آقای دکتر احمدی نژاد رئیس جمهور و با حضور مدیران، دست‌اندرکاران و کارشناسان صنایع دریایی کشور، اول تا سوم آبان ماه در شهرستان نور - استان مازندران - برگزار شد.

فقدان قوانین حمایتی، نبود متولی مشخص، کمبود نقدینگی، فراهم نبودن زیرساخت‌ها، لزوم تشکیل شورای عالی، ضرورت توجه به خصوصی‌سازی صنایع دریایی، تأسیس صندوق حمایت از توسعه صنایع دریایی از جمله موضوعاتی بود که در این همایش مورد تأکید قرار گرفت.

در پایان این همایش قطعنامه‌ای در ۱۵ ماده قرائت و به تصویب حاضران رسید. در صورت اجرای بندهای این قطعنامه بسیاری از مشکلات صنایع دریایی قابل حل خواهد بود. اگرچه تاکنون پس از برگزاری ۸ همایش چنین اتفاقی کم‌تر افتاده است.

در حاشیه همایش دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر، بندر نوشهر، بندر امیرآباد و سکوی نیمه شناور در کارخانه صدرا (نکاء) مورد بازدید میهمانان و شرکت‌کنندگان در همایش قرار گرفت.

پیام رئیس‌جمهور

به گزارش خبرنگار اعزامی پیام‌دربیا این همایش با پیام رئیس‌جمهور آغاز شد. در پیام آقای دکتر محمود احمدی‌نژاد که توسط استاندار مازندران قرائت شد، با اشاره به اینکه در طول تاریخ سواحل کشورها یکی از ابزارهای مهم جهت تبادل کالا و ارتباطات بین‌المللی است، آمده است: کشور ایران با داشتن هزاران کیلومتر ساحل امکان بهره‌برداری و حضور در دریاها را داشته و خصوصاً با تفاهم‌های اخیر با کشورهای منطقه خزر می‌توان ایران را کشوری استراتژیک بین دو منطقه خزر و خلیج فارس دانست اما مسلماً این موضوع هنگامی عملی خواهد شد که ایران به صورت مستمر و قدرتمند در دریاهای شمال و جنوب حضور یافته و بتواند همه ملزومات آن را فراهم آورد.

وی در این پیام با اشاره به قدمت حضور ایرانیان در دریا و وجود سواحل طولانی در کشور تصریح کرده است: پیشینه تاریخی کشور عزیزمان نشان از حضور جدی و پررنگ در دریاها دارد. ایرانیان از طریق دریا به گسترش فرهنگ و تمدن خود پرداخته‌اند و تجارت را در سرزمین‌های مختلف رواج داده و با امتداد آن در دریاها و سواحل طولانی حکمرانی کرده‌اند. استقلال تدریجی مراکز سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در مناطقی دور از سواحل ایران ارتباط این ملت با دریاها و سیاست‌های کشورهای استعماری به مرور ارتباط کشور ما با دریاها را کم رنگ کرده ولی نظر به ابعاد گسترده این موضوع و با توجه به جنبه‌های مختلف صنایع دریایی اعم از حمل و نقل ساخت و تعمیر کشتی، ساخت سکوها نفتی، شیلات، صنایع دریایی و آموزش‌ها و تحقیقات ذی‌ربط و همچنین با در نظر گرفتن نیاز کشور به ایجاد اشتغال و توسعه مناطق محروم لازم است به این صنعت به صورت جدی و جامع‌تر پرداخته شود.

رئیس‌جمهوری در پیام خود با بیان اینکه خوشبختانه طی سال‌های اخیر و با پیگیری مسئولان صنعتی و توجه مجلس شورای اسلامی لایحه توسعه صنایع دریایی در حال تصویب نهایی است. تأکید کرده است: امید است با اجرایی شدن این قانون زمینه‌های لازم برای بهره‌برداری بهتر از این صنعت استراتژیک فراهم آید. این امر جز با برنامه‌ریزی دقیق مدیران و حضور فعال صاحب‌نظران و متخصصان کشور امکان‌پذیر نیست.

وی در ادامه خواستار رعایت منافع ملی در تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌ریزی‌های تمامی سازمان‌ها و مراکز دریایی کشور با حس تفاهم و راهبردها و راهکارهای مورد نظر در قالب ساز و کارهای لایحه توسعه صنایع دریایی شده است.

رئیس‌جمهور:

یکی از ابزارهای مهم جهت تبادل کالا و ارتباطات بین‌المللی در طول تاریخ سواحل کشورهاست.



دکتر احمدی‌نژاد:

پیشینه تاریخی کشور نشان از حضور جدی و پررنگ در دریاها دارد.

آقای دکتر احمدی‌نژاد در پایان اظهار امیدواری کرده است بر پایی همایش‌های صنایع دریایی گامی مثبت در جهت ایجاد پستوانه‌های تخصصی برای صنایع دریایی کشور شود.

لزوم حمایت جدی

دکتر محمدسعید سیف رئیس هیأت مدیره انجمن صنایع دریایی سخنانی در این همایش گفت: «امیدواریم بر اساس لایحه توسعه صنایع دریایی، تشکیل صندوق حمایت از صنایع دریایی و تشکیل شورای عالی صنایع دریایی که در قانون گنجانیده شده است مشکلات کم‌تر شود و این صنعت با کیفیت و سرعت بهتری بتواند کار خود را انجام دهد.»

وی در ادامه افزود: «سیاست‌های اصل ۴۴ و خصوصی‌سازی بحث دیگری است که امیدواریم در صنعت دریایی که بیشتر جنبه دولتی دارد، تأثیرگذار باشد و صنعت دریایی بتواند از این موضوع استفاده کند و کمبودها و مشکلات مدیریتی و سازکارهایی که در سیستم‌های دولتی قابل انجام نبود را رفع کند تا این صنعت به سمت خصوصی شدن سوق پیدا کند.»

رئیس هیأت مدیره انجمن صنایع دریایی در خصوص لزوم حمایت جدی وزارت صنایع و معادن از این صنعت گفت: «یک موضوع مهم عدم جدیت و مسئولیت‌پذیری وزارت صنایع و معادن در خصوص صنایع دریایی است. این مسأله چند سال ما را رنج داده است که امیدواریم در آینده نزدیک با تحولاتی که در این وزارتخانه رخ داده است شاهد رویکرد جدیدی نسبت به این حوزه از صنعت باشیم تا زمانی که این وزارتخانه جدیت نداشته باشد مشکلات همچنان باقی خواهد ماند.»

دکتر محمد سعید سیف در ادامه تصریح کرد: «طی ۱۰ سال آینده کشور بیش از ۴۰۰ فروند کشتی اقیانوس‌پیما نیاز خواهد داشت طبیعتاً شرکت‌های کشتیرانی باید به فکر تجهیز خود باشند.»

قطعاً جامعه دریایی کشور باید در این حوزه‌ها حضور جدی داشته باشد.

از بندر امیرآباد تا بندرعباس

در ادامه مهندس ابوطالب شفقت استاندار مازندران طی سخنانی گفت: مازندران به لحاظ داشتن بنادر فعال نوشهر، امیرآباد، نکاء و بندر چند منظوره فریدون کنار یکی از استان‌های استراتژیک کشور به شمار می‌آید. اسکله‌های کوچک تقریبی و توریستی بسیاری نیز در این استان وجود دارد.

وی گفت: وجود واحدهای صنعتی دریایی در استان مازندران بسیار متنوع است. وجود یارد کشتی‌سازی صدرا و ساخت سکوی نیمه شناور البرز جهت استخراج نفت با عمق بیش از هزار





متر یکی از افتخارات متخصصان در مناطق شمالی کشور است. وی افزود: فعالیت‌های بسیار خوبی با کشور قزاقستان آغاز شده است. ۵ تفاهم‌نامه جمهوری اسلامی ایران و کشور قزاقستان امضاء شد که ۳ پیمان‌نامه آن مربوط به استان مازندران است. ارتباطات خوب صنعتی نیز بین مازندران و قزاقستان از طریق این پیمان‌نامه‌ها در حال برقراری است. وی در خصوص مراکز آموزشی، پژوهشی استان گفت: مراکز آموزشی بسیار زیادی در حوزه دریایی در استان مازندران وجود دارد که یکی از قابلیت‌های

مهم آموزشی این منطقه هستند. علاوه بر آن فعالیت‌های پژوهشی در حوزه شیلات در این استان وجود دارد. همچنین از محورهای مهم دریایی در استان مازندران قابلیت‌های گردشگری است.

مهندس شفقت گفت: در حال پیگیری هستیم تا بندر امیرآباد از طریق یک جاده ترانزیتی به بندرعباس متصل شود. با وصل شدن بندر امیرآباد به بندرعباس، فاصله شمال کشور به جنوب کشور حدود ۲۵۰ کیلومتر نزدیک‌تر خواهد شد.

در حال انعقاد قرارداد سوآپ گندم با قزاقستان هستیم تا سوآپ گندم را نیز همانند سوآپ نفت انجام دهیم چرا که کشورهای آفریقایی با قزاقستان در این خصوص دارای قرارداد هستند. یکی از مهم‌ترین مسیر حمل و نقل جنوب به شمال کشور استان مازندران و بندر استان است که قطعاً باید صنعت دریایی فعالیت بیشتر در این زمینه انجام دهد.

نگاه واقع‌بینانه به شرایط

گزارش خبرنگار ما حاکی است دکتر علی طاهری معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی نیز در این همایش گفت: برگزاری همایش صنایع دریایی از ضرورت‌های اجتناب‌ناپذیر است تا بتوان راهکارها را پیدا کرد. واقع‌بینی و نگاه صحیح به شرایط موجود و پرهیز از هر گونه جانبداری‌های بی‌منطق راهکار اساسی جهت رسیدن به وضعیت مطلوب است. بدون تردید چشم‌پوشی از نارسایی‌ها و کاستی‌ها به همان میزان می‌تواند ما را از مسیر توسعه منحرف کند که بی‌اعتقادی به این توانمندی‌ها و نیروی انسانی جوان می‌تواند مشکل‌زا باشد.

هرگونه نامهربانی و کم‌لطفی و بی‌توجهی نسبت به این صنعت به خصوص از سوی مدیران علاوه بر اینکه نشان بی‌خردی و کج‌اندیشی است با

رئیس هیأت مدیره انجمن صنایع دریایی:
امیدواریم سیاست‌های اصل ۴۴ در صنعت دریایی که بیشتر جنبه دولتی دارد، تأثیرگذار باشد.



دکتر محمد سعید سیف:
تا زمانی که وزارت خانه‌های مرتبط با صنایع دریایی برای حل مشکلات جدید نداشتند، مشکلات همچنان باقی خواهد ماند.

توجه به حرکت سریع و رو به رشد این صنعت یک گناه نابخشودنی است.

باید راه را برای هر گونه بهانه‌گیری و مانع‌تراشی در مقابل توسعه صنایع دریایی در کشور بست. در دهه اخیر کشورهای همسایه به خصوص در حوزه خلیج فارس به طور جدی در عرصه صنایع دریایی تغییر رویکرد داده‌اند زیرا متوجه شدند که این صنایع با منافع ملی آنها گره خورده است. وی در بخش دیگری از سخنان خود گفت: تغییر نگرش از جزیی‌نگری به کلی‌نگری، توجه به منافع جمعی، توجه ویژه به بخش خصوصی و حمایت قوی و با برنامه از این بخش و کمک به رفع موانع و مشکلات قانونی، گوشه‌ای از فعالیت‌هایی است که کشورهای همجوار به واسطه آن به رشد قابل توجهی رسیده‌اند.

طاهری گفت: از حدود ۳۹۰ میلیون کانتینری که در سطح جهان جابه‌جا می‌شود سهم منطقه ۱۶ تا ۱۷ میلیون کانتینر است که سهم ایران در منطقه

تنها ۹ درصد و در دنیا کم‌تر از یک درصد است. این امر نشان می‌دهد که باید سهم خود را در منطقه به سرعت افزایش دهیم.

دکتر طاهری با اشاره به این نکته که سالانه بیش از ۱۴ هزار فروند کشتی از تنگه هرمز عبور می‌کند گفت: بنادر منطقه جزو بنادر پرتردد جهان هستند و به همین میزان نیاز به ساخت کشتی، تعمیر کشتی، خدمات دریایی و سوخت‌رسانی وجود دارد.

در حال حاضر بیش از ۱۰ بخش عمده اقتصادی کشور با این صنعت ارتباط مستقیم دارد و میلیون‌ها نفر از این طریق ارتزاق می‌کنند.

مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی اشتغال‌زایی را یکی از مشخصه‌های صنایع دریایی عنوان کرد و گفت: با شروع ساخت کشتی ۴۰ صنعت به طور مستقیم و ۶۰ صنعت به طور غیرمستقیم فعال می‌شود.

با اشتغال یک نفر در صنعت کشتی‌سازی ۴ نفر در صنایع وابسته مشغول به کار می‌شوند. علیرغم سرمایه‌گذاری بیش از دو میلیارد دلاری، سهم کشور از تعمیرات کشتی، خدمات دریایی و سوخت‌رسانی سهم ناچیزی است. پیش‌بینی می‌شود طی ۱۰ سال آینده بیش از یکصد میلیارد دلار فرآوری صنایع دریایی کشور خواهد بود. بنابراین صنایع دریایی کشور باید آمادگی و ظرفیت‌های لازم را داشته باشند.

وی در خصوص لایحه توسعه صنایع دریایی گفت: خوشبختانه مولفه‌های بسیار خوب و مثبتی در لایحه توسعه صنایع دریایی پیش‌بینی شده است که راه را برای مجموعه صنایع دریایی کشور باز می‌کند. می‌توان گفت با وضع قانون حمایت از توسعه صنایع دریایی حجت بر صنعتگران تمام شده است و این صنعت راه خوب و پرشتابی را در پیش دارد.

پیشگامی صنایع دفاع

در ادامه این همایش سردار مهدی فرهی مدیرعامل سازمان صنایع دفاعی ایران طی سخنانی گفت: سازمان صنایع دفاع به عنوان یک سازمان پیشگام و پیش‌تاز در امر صنعت دریایی طی ۲۰ سال گذشته با یک سرعت و آهنگ جدی و سریع دستاوردهای خوبی را برای کشور به ارمغان آورده است.

در سال‌های اخیر در سازمان صنایع دفاع در ۳ حوزه تحقیقات، طراحی و تولید برنامه‌هایی برای اشاعه و توسعه صنعت دریایی تعریف شده است. هدف اصلی ما استفاده از توان بخش خصوصی و

صنایع داخلی، مراکز طراحی و تحقیقاتی کشور است. استفاده از نخبگان کشور در عرصه‌های مختلف در دستور کار شورای عالی دریایی سازمان است. در همین راستا ابتدای سال جاری پس از تشکیل شورای عالی دریایی، هسته دریایی نیز تشکیل شده تا از مثلث خبرگی، نخبگی و صنعت استفاده کند.

وی در ادامه افزود: در درجه اول هدف فعال کردن صنایع دریایی در سازمان صنایع دفاع و شریک کردن صنایع کشور در توسعه صنایع دریایی است در گام بعدی سازمان‌ها و صنایع کشور که خارج از صنایع دفاعی هستند را به نوعی وارد این موضوع نماییم تا از بخش خصوصی و سایر صنایع کشور استفاده نماییم. بنابراین استفاده حداکثری از تمام توان نرم‌افزاری و سخت‌افزاری کشور استراتژی جدید سازمان صنایع دفاع است.

سردار فرهی گفت: سازمان صنایع دفاع در حوزه دریایی در بخش غیرنظامی نیز فعالیت‌های بسیار خوبی را انجام داده است. بنابراین سازمان در حوزه دریایی محدوده و مرز مشخصی را تعریف نکرده است.

به همین دلیل باید از صنعت دریایی حمایت مالی خوبی صورت گیرد که بودجه‌های خوبی نیز در این زمینه پیش‌بینی شده است.

متأسفانه عقب‌ماندگی ما در صنعت دریایی به قدری زیاد است که جا برای هیچکس کم نیست. اگر تلاش‌های همه بخش‌ها با یکدیگر جمع شود، هنوز فرصت‌های بسیاری جهت توسعه صنایع دریایی وجود خواهد داشت.

میزگرد چالش‌های صنایع دریایی

در اولین روز برپایی همایش میزگردی با عنوان «دستاوردها و چالش‌های صنایع دریایی کشور و برنامه‌های آینده با حضور مدیران عامل سازمان بنادر و کشتیرانی، سازمان صنایع و دفاع، کشتی‌سازی صدرا و کشتیرانی والفجر، معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، مهندس ولی... مهابادی معاونت طرح و برنامه مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران، استکی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی و قاسمی مدیر کل امور حمل و نقل وزارت تعاون برگزار شد.

دکتر طاهری: مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی در این میزگرد طی سخنانی گفت: آنچه که در بخش صنعت دریانوردی کشور طی سال‌های اخیر اتفاق افتاده است توسعه زیرساخت‌ها و توسعه تجهیزات در بنادر کشور و نیز لزوم حضور پر رنگ بخش خصوصی بوده است.

خوشبختانه با فرمان مقام معظم رهبری در خصوص اصل ۴۴ آهنگ این حرکت سرعت بیشتری پیدا کرد.

وی در ادامه تأکید کرد: «سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور در سال‌های جاری آهنگ بسیار سریع‌تری داشته است. آنچه که ما در پیش رو داریم یک انقلاب بسیار بزرگ در کاهش تصدی‌گری دولتی است. در این رویکرد باید حرکت‌ها را به سمت خصوصی‌سازی و تشکیل سرمایه‌گذاری سوق دهیم و سعی کنیم زمینه‌سازی بیشتری جهت حضور بخش خصوصی صورت گیرد.»

خروج صنایع دفاعی از کی‌سازی

مهندس مهدی فرهی مدیرعامل سازمان صنایع دفاع نیز گفت: «مهم‌ترین دستاوردی که در سال جاری توانستیم به آن دست پیدا کنیم اشاعه فرهنگ دریایی در سازمان صنایع دفاع بود.

فلسفه مشارکت دادن بخش خصوصی در توسعه صنایع دریایی در صدر فعالیت‌ها بود. به گونه‌ای که طی یک سال گذشته حجم فعالیت‌های

مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی:

واقع‌بینی، نگاه صحیح به شرایط موجود و پرهیز از هر گونه جانبداری‌های بی‌منطق، راهکار اساسی جهت رسیدن به وضعیت مطلوب در صنایع دریایی است.



مشترک با بخش خصوصی بسیار گسترده شد. وی افزود: با توجه به تحریم‌ها و تهدیدهایی که در حال حاضر کشور با آن مواجه است توانسته‌ایم بسیاری از وابستگی‌ها را قطع کنیم که یک افتخار بزرگ ملی برای ما است.

نکته بعدی ایجاد فرصت و مشارکت بخش خصوصی است. در حال حاضر در صنایع دفاع بیش از ۷ تا ۱۰ برابر پرسنل را افراد بخش خصوصی تشکیل می‌دهند. البته افرادی نیز در همین زمینه به صورت غیرمستقیم فعال هستند. بنابراین کارآفرینی بسیار خوبی در این زمینه در کشور ایجاد شده است.

با تلاش مستقیم سازمان صنایع دفاع توافقی‌های چهارجانبه‌ای بین بانک، سازمان بنادر و کشتیرانی، سازمان صنایع دفاع و بخش خصوصی ایجاد شده است در این راستا قرارداد حدود ۵۰ تا ۶۰ فروند لندن‌گرفت بسته شده است که اکنون بیش از ۸۰ درصد کار ساخت آنها به پایان رسیده است.

لایحه توسعه صنایع دریایی راه‌حل قطعی مشکلات نیست

مهندس محمد بنایی مدیرعامل شرکت کشتی‌سازی صدرا به عنوان سخنران بعدی این میزگرد گفت: اکنون ایران در بازارهای بین‌المللی صنایع دریایی حضور دارد و اگر نتوانیم سازوکار لازم را فراهم کنیم با مشکل روبه‌رو می‌شویم. افزایش قیمت نفت سبب بالا رفتن قیمت برخی تجهیزات مورد نیاز و گرانی تولیدات می‌شود و نمی‌توانیم با رقبای خارجی رقابت کنیم. کشورهایی که با ما صنایع دریایی را شروع کرده‌اند خیلی از ما جلوتر هستند آنها با سرعت بسیار زیادی در حال حرکت هستند.

وی در ادامه گفت: تصویب و اجرایی شدن لایحه توسعه صنایع دریایی برای رفع مشکلات این صنعت موثر است ولی به طور قطع مشکلات را برطرف نمی‌کند. روند اجرایی شدن و پیشرفت طرح‌های صنایع دریایی در کشور به روز نیست و با چالش‌های عدیده‌ای روبه‌رو است. به همین جهت توجه و حمایت بیشتر

دست‌اندرکاران و برنامه‌ریزان برای رفع موانع فراروی صنعت دریایی کشور ضروری است.

مهندس نبی‌پور معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز گفت: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بزرگ‌ترین ناوگان کشور و منطقه است که باید همراه با برنامه ۵ ساله توسعه، توسعه ناوگان خود را ادامه دهد و تناژ این ناوگان را به بیش از ۵/۵

میلیون تن برساند. برای رسیدن به این امر مهم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باید ناوگان خود را تقویت، بازسازی و جوان کند.

لازم است صنایع دریایی ایران این ناوگان را کمک کند تا بتواند همگام با برنامه پنجم پیش رود. در حال حاضر کشتیرانی دارای ۱۲۰ فروند کشتی است که باید تا پایان برنامه پنجم به بیش از ۱۵۰ فروند برسد. در این راستا ارتباطات مناسبی با شرکت کشتی‌سازی ایزوایکو صورت گرفته است. امیدواریم اولین فروند کشتی در بهمن ماه تحویل شود.

وی در ادامه تصریح کرد: با تصویب لایحه توسعه صنایع

دریایی امید است که این صنعت با انرژی بیشتری تجهیز شود و پروژه‌ها سریع‌تر تحویل شوند. با توجه به اینکه کشتیرانی در بازار بین‌المللی فعالیت می‌کند نمی‌تواند منتظر صنایع دریایی داخلی بماند بلکه باید در بازار مطرح شود و رقابت کند و بتواند به موقع به برنامه پنجم توسعه خود نیز برسد. نبی‌پور در خصوص ایجاد شرکت تعمیرات مشترک با ایزوایکو گفت: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با داشتن ناوگان بزرگ همواره احتیاج به تعمیرات ادواری داد. خوشبختانه در این زمینه قراردادی با ایزوایکو بسته شده است که یک شرکت مشترک تعمیرات ایجاد شود تا حرکت بهتری در زمینه تعمیرات کشتی به وجود آید.

ساختار مدیریت نیروی انسانی مناسب نیست

مهندس سعیدی مدیرعامل کشتیرانی والفجر نیز در این میزگرد طی سخنانی گفت: اقدام بسیار خوب و ارزشمندی از سوی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ایزوایکو در تشکیل شرکت تعمیراتی پرشیا هرمز صورت گرفته است. ۴۹ درصد سهام این شرکت متعلق به ایزوایکو و ۵۱ درصد نیز متعلق به گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است. امیدواریم با تشکیل این شرکت ساختار مدیریت و مالکیت تعمیرات کشتی نیز تا حدود زیادی تغییر کند.

کشتی‌های ما به جهت تعمیرات در ایزوایکو با مشکلات ساختاری مدیریت مواجه هستند. نیروی انسانی هیچ انگیزه‌ای برای انجام کار ندارد. نیروی انسانی بخش خصوصی به دلیل انگیزه‌ای که دارد می‌تواند کار را سریع‌تر انجام دهد. نیروی انسانی



گذشته و نبود یک نگرش جامع مهم‌ترین مشکل این بخش از صنعت بوده است.

بروکراسی شدید حاکم بر نظام بانکی و نبود منابع مالی از جمله مشکلات این صنعت است.

راندلمان کار نیروی انسانی ایرانی در دریا بسیار پایین است. قوانین حمایتی نیز وجود ندارد. بین کارفرمایان و سازندگان داخلی تعامل وجود ندارد. در شرکت ایزوایکو یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شده است. حال با سوالی که مطرح است این است که آیا می‌توان از قوانین و مقررات حمایتی جهت کمک به این صنعت استفاده کرد. این صنعت یک صنعت اشتغال‌زا است اما هنوز اهرم‌های حمایتی برای کمک به صنعت دریایی نیامده است.

مهابادی افزود: همواره صحبت از خصوصی‌سازی می‌شود. اما ۶۰ درصد سهام ایزوایکو در اختیار شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی است. سهامداران اصلی ایزوایکو تاکنون برای حمایت از صنعت کشتی‌سازی هیچ اقدام مثبتی انجام نداده است. امیدواریم قانون حمایت از توسعه صنایع دریایی به کمک این صنعت بیاید.

وی در ادامه گفت: در بخش تعمیرات، ۸۷ درصد تعمیرات این کشور به خارج از مرزها می‌رود. امیدواریم با شرکت مشتری که با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تشکیل شده است از بتوانیم از امکانات تعمیراتی که در ایزوایکو وجود دارد، بهره‌برداری لازم را انجام دهیم.

لزوم حمایت دولت از تولیدکنندگان

محمد حسین استکی؛ عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی نیز در این میزگرد گفت: متأسفانه پس از برگزاری همایش‌ها، وظایف فراموش می‌شود و این مهم‌ترین ضعف برگزاری همایش‌ها و گردهمایی‌ها است. باید قول‌هایی که در همایش‌ها داده می‌شود پیگیری و نتایج آن مشخص شود.

وی با انتقاد از عدم حضور مسئولان وزارت صنایع در همایش گفت: این وزارتخانه باید موضع خود را در مقابل این صنعت مشخص کند. برگزاری چنین همایش‌هایی بدون جمع‌بندی فایده‌ای ندارد.

وی در خصوص قانون حمایت از صنایع دریایی گفت: در صنایع دریایی قانون کم نداریم بلکه در اجرای قوانین با مشکل مواجه هستیم. با تدوین قانون مشکل برطرف نمی‌شود بلکه سازوکارهای اجرایی شدن قوانین باید فراهم شود.

معاونت طرح و برنامه مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران: بخشی‌نگری دستگاه‌ها در سال‌های گذشته و نبود یک نگرش جامع مهم‌ترین مشکل این بخش صنایع دریایی است.



مهندس ولی ... مهابادی: فقدان قوانین حمایتی و نبود تعامل بین کارفرمایان و سازندگان داخلی سبب پایین آمدن راندلمان کاری نیروی انسانی ایرانی در دریا شده است.

موجود در ایزوایکو کارآمد نیست که البته بخشی از مشکلات ناشی از مشکلات ساختار مدیریتی نیروی انسانی است. وی در ادامه افزود: ایزوایکو امکانات بسیار خوبی دارد اما ساختار مدیریت نیروی انسانی مناسب نیست. مشکلات و تنگناهای موجود مشکلاتی است که قابلیت تصمیم‌گیری بر روی آنها وجود دارد.

صنعت دریایی متولی ندارد

مهندس ولی ... مهابادی معاونت طرح و برنامه مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران طی سخنانی گفت: این صنعت با چالش‌هایی روبه‌رو بوده است که از عهده یک صنعت خارج است. این صنعت یک متولی مشخص ندارد. وی گفت: بخشی‌نگری دستگاه‌ها در سال‌های

چشم‌انداز توسعه صنایع دریایی در دریای خزر

روز دوم این همایش نیز میزگردی با عنوان «چشم‌انداز توسعه صنایع دریایی در دریای خزر» برگزار شد. علی جهان‌دیده معاون اداری و مالی سازمان بنادر و کشتیرانی در این میزگرد گفت: ایران جزو چند کشوری است که از نظر ایمنی بنادر و شناور در فهرست لیست سفید سازمان‌های بین‌المللی قرار دارد و مشکلی از این نظر وجود ندارد.

وی با تأکید بر لزوم تقویت بخش خصوصی گفت: امسال حدود ۸۰ هزار میلیارد ریال توسط بخش خصوصی در بنادر کشور سرمایه‌گذاری شده است و در راستای اصل ۴۴ همه ترمینال‌های بندری به این بخش واگذار شد.

سازمان بنادر و کشتیرانی در بنادر شمالی و جنوبی کشور سرمایه‌گذاری وسیعی برای توسعه دارد. طرح توسعه بنادر نوشهر، انزلی، امیرآباد و چابهار از جمله برنامه‌های سازمان در سال جاری است. معاون اداری و مالی سازمان بنادر و کشتیرانی کشور گفت: طرح واگذاری بنادر بزرگ کشور به بخش خصوصی نظیر بندر نوشهر نه تنها مقرون به صرفه نیست بلکه این بنادر مرز دریایی بوده و نمی‌توان آنها را واگذار کرد.

سید نبی صیدپور مدیرکل بنادر و کشتیرانی استان‌های مازندران و گلستان نیز گفت: با ورود کشتی‌های در حال ساخت، ظرفیت ناوگان کشتیرانی ایران در دریای خزر در سال‌های آینده به ۶۳۰ هزار تن افزایش می‌یابد.

علاوه بر آن باید پتانسیل و استعداد‌های مناسب برای توسعه صنعت کشتی‌سازی در نوار ساحلی دریای خزر باید شناسایی شود. اکنون فقط یک کارخانه ساخت و تعمیر کشتی در استان‌های شمالی فعال است.

وی افزود فقدان کارخانه‌های ساخت کشتی مورد نیاز در حوزه دریای خزر موجب شده تا اکنون بیش از ۹۵ درصد کشتی‌های ایرانی فعال در این دریا برای تعمیر به خارج از کشور و روسیه اعزام شوند.

لزوم توسعه سرمایه‌گذاری

سردار دریادار پاسدار علی فدوی جانشین فرماندهی نیروی دریایی سپاه پاسداران در مراسم اختتامیه این همایش با اشاره به اینکه ایران در حال حاضر بزرگ‌ترین ناوگان کشتیرانی منطقه را در دو بخش نفتکش و تجاری در اختیار دارد گفت: متأسفانه در سال‌های اخیر علیرغم مزیت‌های مناسبی که در

وی در خصوص لایحه توسعه صنایع دریایی گفت: با اجرایی شدن قانون توسعه صنایع دریایی و رفع مشکلات موجود، همسان‌سازی و هماهنگی هرچه بیشتر سازمان‌ها، نهادها و موسسات دولتی و خصوصی و کنار گذاشتن اختلافات و رقابت‌های بی‌مورد می‌توان گام‌های بعدی در این بخش را با قدرت برداشت.

اکنون تنها از ۴۰ درصد ظرفیت صنایع دریایی کشور استفاده می‌شود امیدواریم که با مشخص شدن استراتژی و اهداف از تمام ظرفیت‌های این بخش بهره برد.

مهندس نبی‌پور معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران:
امید است با اجرای قانون توسعه صنایع دریایی، این صنعت با انرژی بیشتری تجهیز و پروژه‌ها سریع‌تر تحویل شود.



مدیرعامل کشتیرانی والفجر:

اقدام بسیار خوب و ارزشمندی از سوی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ایزوایکو برای تشکیل شرکت تعمیراتی پرشیا هرگز صورت گرفته است.

استکی با اشاره به پیشنهاد روسیه در اجلاس سران کشورهای حاشیه دریای خزر در خصوص ایجاد کانال از طریق دریای خزر به دریاهای آزاد گفت: در ضرورت تحقق این پیشنهاد شمال کشور نیز از نظر ارتباط با دریای آزاد فعال شده و می‌توانیم حداقل سهم خود را از آن به دست آوریم، در حالی که تاکنون از قابلیت‌های دریای خزر استفاده نکرده‌ایم.

استکی گفت: متأسفانه تأخیرات در اجرای تعهدات پروژه‌ها به هیچ عنوان توجیه اقتصادی ندارد. به همین دلیل مالکان کشتی ترجیح می‌دهند تا کشتی‌های مورد نیاز خود را از تولیدکننده خارجی با مدت زمان کوتاه‌تری تهیه کنند تا بتوانند در صحنه بین‌الملل رقابت کنند.

از سوی دیگر برای اینکه صنعت داخلی بتواند با رقابتی خارجی رقابت کند لازم است تا دولت حمایت اولیه را از تولیدکنندگان صنایع دریایی به عمل آورد.

بر اساس لایحه توسعه صنایع دریایی و صنایع مربوط می‌توانند تسهیلات بانکی با نرخ پایین دریافت کنند که این امر در رفع مشکلات مالی موثر است.

قاسمی مدیرکل امور حمل و نقل وزارت تعاون نیز با اشاره به اینکه حدود ۲۶۰۰ اتحادیه تعاونی و حمل و نقل در کشور وجود دارد، گفت: اغلب تعاونی‌های حمل و نقل فراراستانی هستند و در قالب جغرافیایی نمی‌گنجد، این در حالی است که دریا بیش از بقیه مناطق نیاز به تعاون و مشارکت دارد.

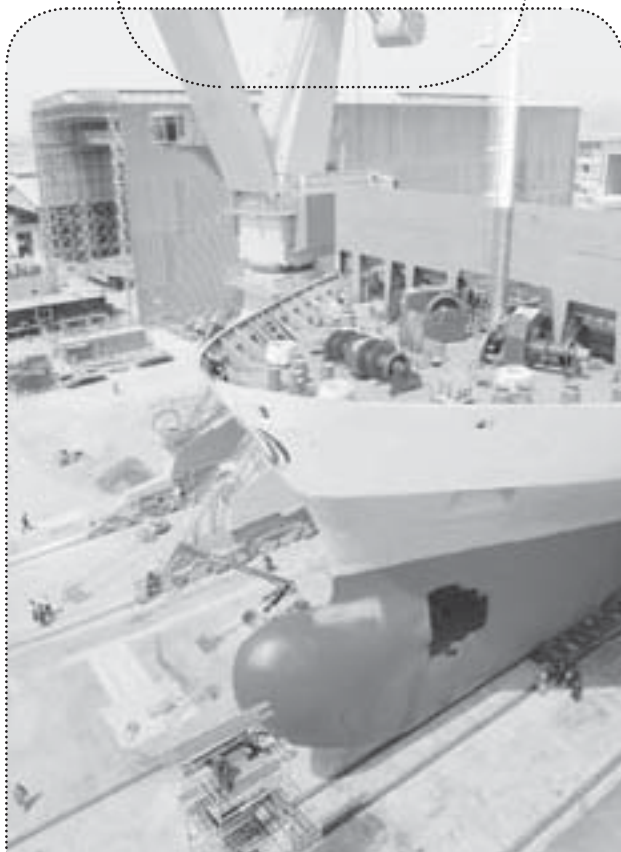
تغییر مدیریت‌ها مانع از اجرای برنامه‌ها

مهندس امیربابایی؛ مسئول گروه دریایی سازمان صنایع دفاع نیز طی سخنانی گفت: تعیین سیاست

مهم‌ترین اولویت برای توسعه صنایع دریایی است که این کار با وجود شورای عالی صنایع دریایی میسر است.

نبود متولی متخصص از مهم‌ترین و چالش‌های فراروی توسعه صنایع دریایی کشور به شمار می‌آید. سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی که می‌توانستند به رشد این صنعت تحت برنامه‌ریزی هدف‌دار کمک کنند به بهانه‌های مختلف این صنعت را مورد بی‌مهری قرار داده‌اند.

وی گفت: تغییر مدیریت در صنایع دریایی نیز مانع از اجرای برنامه‌ها شده و به توسعه این صنعت لطمه می‌زند، بنابراین شایسته است با حفظ امور نظارتی، فرصت اجرای برنامه به مدیران داده شود.



این صنعت وجود داشته است، سهم صنعت دریایی کشور ناکافی بوده و شاهد این هستیم که بسیاری از کشتی‌ها در داخل کشور تولید نشده‌اند. وی گفت: به جز آمریکا کشوری ادعای تهدید ایران را ندارد. قدرت نظامی آمریکا نیز بر روی توان نظامی دریای پایه آن است و دریا سمت و سوی تهدید محسوب می‌شود، بنابراین باید در زمینه سرمایه‌گذاری در صنایع دفاعی بیشتر تلاش کنیم.

او با اشاره به ظرفیت‌های مناسبی که در کشور در حوزه صنایع دریایی طی سال‌های اخیر به وجود آمده، خاطر نشان کرد: زمانی که اقدام به تولید شناور کردیم، چندان مطمئن نبودیم که ۱۰۰ درصد استانداردها و کیفیت را در زمینه تولید رعایت کنیم، اما همین شروع به تولید خود اقدامی مثبت بود. البته نمی‌توان توقع داشت که در همان تولید اول تمامی مشخصات مورد انتظار رعایت شود. از سوی دیگر تولیدکنندگان باید متناسب با توانایی‌های ملی کشور خود را هم سطح با جهان کنند. وی با تأکید بر این که باید بین سازندگان کشتی و سفارش‌دهندگان تعامل بیشتری باشد تا میزان تأخیرها نیز کاهش یابد، تصریح کرد: به عنوان کاربر کشتی‌ها و شناورها در حال حاضر نیازمندی‌های خود چه در بخش طراحی و چه در بخش ساخت در خصوص شناورهای تندرو

را تأمین می‌کنیم و حتی شناورهای ساخته‌ایم که قابلیت شلیک موشک را دارند و در برخی از این حوزه‌ها در مرز تکنولوژی دنیا قرار داریم. فدوی با بیان این که منطقه خلیج فارس از لحاظ منابع انرژی استراتژیک بوده و حساس‌ترین نقطه دنیا محسوب می‌شود، اضافه کرد: پیشرفت‌های انجام شده در صنایع دریایی با شأن کشور و وضعیت منطقه متناسب نبوده است و نباید به وضع موجود قانع باشیم.

متصدی اصلی صنایع دریایی مانند بخش کشتی‌سازی، وزارت صنایع و معادن ایران است، کشتی‌سازی کشورهایی مانند کره جنوبی، چین و ژاپن به دلیل سفارش‌هایی که از سوی ایران به آنها داده شد توانستند رشد کنند. ما نیز باید با سرمایه‌گذاری در این بخش به رشد لازم دست یابیم.

وی ادامه داد: در حال حاضر شرایط ویژه‌ای برای

سردار مهدی فرهی:

اگر تلاش‌های همه بخش‌ها با یکدیگر جمع شود، هنوز فرصت بسیاری جهت توسعه صنایع دریایی وجود دارد.



مدیرعامل شرکت کشتی‌سازی صدرا: ایران در بازارهای بین‌المللی صنایع دریایی حضور فعال دارد، اگر سازوکارهای لازم فراهم نشود با مشکل روبه‌رو خواهیم بود.



تصمیم‌گیری در خصوص صنایع دریایی به وجود آمده همچنین بخش خصوصی فرصت بسیار مناسبی برای حضور در صنایع دریایی دارد و نباید آن را به راحتی از دست دهیم. شایان ذکر است در حاشیه این همایش نمایشگاهی از توانمندی‌ها و دستاوردهای بخش صنایع دریایی کشور برپا شد که ماهنامه پیام دریا حضوری فعال در این نمایشگاه داشت. در مدت برپایی نمایشگاه مسئولان، دست‌اندرکاران، کارشناسان از جمله سردار دریادار پاسدار علی فدوی جانشین فرماندهی نیروی دریایی سپاه پاسداران، دکتر علی طاهری مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی و مهندس امیر بابایی مسئول گروه دریایی سازمان صنایع دفاع و... از غرفه پیام دریا بازدید کردند.

همچنین بازدید از دانشگاه امام خمینی (ره)، بندر نوشهر، کشتی‌سازی پارس، محمودآباد، کارخانه

صدرا (نکاء) و تأسیسات بندر امیرآباد از دیگر برنامه‌های این همایش بود.

قطعه‌نامه همایش نهم

گزارش خبرنگار پیام‌دریا حاکی است که در پایان این همایش قطعه‌نامه‌ای در ۱۵ بند به شرح زیر قرائت و به تصویب شرکت‌کنندگان رسید.

۱- مراحل نهایی تصویب لایحه توسعه و حمایت از صنایع دریایی در مجلس شورای اسلامی در ماه‌های اخیر نشان از توجه و عنایت نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی، پیگیری دولتمردان کشور و بخش‌های دفاعی است از این رو جامعه دریایی کشور وظیفه خود می‌داند از این حمایت‌ها تشکر و قدردانی نموده و استمرار این حمایت‌ها را خواستار باشد. مسلماً تصویب قانون لایحه توسعه

صنایع دریایی، قدم اولیه برای توسعه و بهبود این صنعت بوده و لازم است گام‌های بعدی بر اساس مواد اشاره شده در قانون فوق برداشته شوند. بر این اساس تسریع در تهیه و اجرای آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط با قانون فوق از نیازهای عمده جامعه صنایع دریایی کشور برشمرده می‌شود.

۲- تشکیل شورای عالی صنایع دریایی براساس مصوبه کمیسیون امور زیربنایی هیأت دولت و همچنین به استناد تصویب لایحه توسعه صنایع دریایی در مجلس شورای اسلامی، می‌تواند تأثیرات بسیار مثبتی در ایجاد انسجام

و یکپارچگی در اهداف و برنامه‌های مراکز و ارگان‌های دریایی کشور داشته باشد. بر این اساس از دولت محترم و همه مراکز و دستگاه‌های مرتبط خواهانیم که مجدانه به موضوع توجه و با حضور پر رنگ و همه جانبه بخش‌های خصوصی نسبت به به تشکیل شورای عالی، دبیرخانه و کار گروه‌های تخصصی مرتبط آن اقدام نمایند.

۳- با توجه به برنامه‌های توسعه میادین نفت و گاز دریایی و صدور LNG، اصرار بر حمل درصد قابل توجهی از آن به وسیله ناوگان حمل و نقل داخلی تصمیم منطقی و ارزشمندی بوده که می‌تواند موجب توسعه بهتر بخش‌های حمل و نقل دریایی در کشور گردد، از این رو نظر به سرمایه‌گذاری لازم برای توسعه ناوگان حمل LNG و همچنین نیازهای گسترده برای ساخت کشتی‌های بزرگ نفتی که سال‌هاست به خارج از کشور سفارش داده می‌شوند از دولت محترم می‌خواهیم که طی

دریایی و مهندسی فراساحلی، لزوم سیستم‌مند نمودن آموزش‌های دریایی مورد تاکید قرار گرفت و مقرر شد همانند سازمان نظام مهندسی، انجمن مهندسی دریایی ایران نیز در جهت ایجاد سیستم گواهی تخصصی کارشناسان صنعت دریایی تلاش نماید.

۱۳- از آنجا که در خصوص توانمندی متخصصان، شرکت‌ها، توانایی‌های علمی و آموزشی دریایی ایرانی به طور کامل اطلاع‌رسانی نشده مقرر شد که بانک اطلاعات دریایی شامل اطلاعات کامل متخصصان و توانایی‌های شرکت‌های داخلی توانمندی‌های علمی دریایی کشور توسط انجمن

معاون اداری و مالی سازمان بنادر و کشتیرانی کشور:

طرح واگذاری بنادر بزرگ کشور به بخش خصوصی نظیر بندر نوشهر نه تنها مقرون به صرفه نیست بلکه بنادر مرزی دریایی را نمی‌توان واگذار کرد.



ایجاد، به روزرسانی و مدیریت گردد. ۱۴- تحقیقات محور توسعه صنایع دریایی بوده و مناسب است پس از گذشت حدود دو دهه از فعالیت‌های مراکز آموزشی و تحقیقاتی دریایی کشور، مشکلات صنعتی و تکنولوژی هم در بخش نظامی و هم در بخش غیرنظامی جمع‌بندی و برنامه‌های جدی توسط مراکز دانشگاهی و تحقیقاتی جهت فعالیت در خصوص آنها تدوین گردد. در این راستا انجمن آمادگی خود را برای ایجاد بستر لازم جهت این گونه فعالیت‌ها اعلام داشته و از مراکز ذیربط دعوت می‌گردد با همکاری خود مقدمات این حرکت را فراهم آورند.

۱۵- با توجه به سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و برنامه‌های دولت محترم در امر خصوصی‌سازی لازم است در روند خصوصی‌سازی صنایع، به تفاوت‌های صنایع دریایی با سایر صنایع توجه گردد، بدین منظور پیشنهاد می‌گردد که این تفاوت‌ها در کار گروه‌های خاصی بررسی، تدوین و به سازمان خصوصی‌سازی ارسال گردد امید است با در نظر گرفتن تمامی جوانب موضوع خصوصی‌سازی در ابعاد مختلف در صنعت دریایی کشور با بهره‌وری و کیفیت مناسب صورت پذیرد.

یک برنامه زمان‌بندی شده و منسجم، مسئولان ذیربط را مکلف نماید طی یک برنامه ۵ ساله کل نیاز ساخت و تعمیر کشتیهای فوق را مشخص و نسبت به رفع آنها توسط مراکز صنعتی داخلی و یا توسعه و تکمیل آنها اقدام کنند.

۴- با توجه به شکل‌گیری موسسه رده‌بندی ایرانیان به همت قابل تقدیر جامعه دریایی کشور و توافقات کشور با سازمان بنادر و کشتیرانی لازم است هر چه سریع‌تر شاهد شروع به کار رسمی این موسسه در صحنه تدوین قوانین و مقررات، استانداردها، نظارت و بازرسی شناورها و سازه‌های دریایی باشیم و با این اقدام وابستگی جدی به مراکز مشابه خارجی در کشور برطرف شود.

۵- ثمربخشی طرح وجوه اداره شده سازمان بنادر و کشتیرانی برای صنعت دریایی و شروع ساخت شناورهای دریایی، ایجاب می‌کند که مشکلات باقیمانده آن با همتی دوباره مرتفع گردد به طوری که روند تزریق نقدینگی توسط نظام بانکی با توجه به تغییرات قیمتی و نیازهای پروژه موجب تسریع ساخت شناورهای مشمول طرح فوق شود.

۶- نظر به نقش با اهمیت تامین مواد مصرفی، قطعات، تجهیزات و ماشین‌آلات مورد استفاده در ساخت و تعمیر شناورها و سازه‌های دریایی از دولت محترم درخواست می‌شود علاوه بر تسریع در به کارگیری ظرفیت‌های موجود در قانون توسعه و حمایت صنایع دریایی در این خصوص تمهیدات برنامه‌ریزی شده را برای شکل‌گیری اصولی صنایع پایین‌دستی صنایع دریایی به کار گرفته و بخش خصوصی را جهت حضور در این عرصه تشویق نماید.

۷- نظر به رشد قابل توجه ناوگان دریایی کشور در سال‌های اخیر توجه به بخش سودآور و اشتغال‌زای تعمیرات کشتی می‌تواند به عنوان یکی از راهکارهای اصولی توسعه این صنعت مطرح شود. در این خصوص لازم است حرکت فراگیری در این زمینه به همت سازمان‌های متولی و شرکت‌های دست‌اندرکار شکل گرفته و ساختار لازم برای تقویت مراکز تعمیرات کشتی موجود فراهم آید.

۸- فعالیت علمی دانشگاه‌ها پستوانه مناسبی برای رشد صنایع دریایی محسوب شده و مناسب است انسجام کاملی در برنامه‌های آموزشی و تحقیقاتی دریایی در کشور فراهم آید. از آنجا که این مهم می‌تواند تاثیرات بلندمدتی در افزایش بهره‌وری و کارایی صنایع دریایی داشته باشد، بر این اساس لازم است مراکز تحقیقاتی و دانشگاهی کشور موضوع را مورد توجه قرار داده و انجمن نیز در قالب یک کمیته تخصصی زمینه هماهنگی فوق را فراهم آورد.

۹- حضور جدی دانشجویان و همکاری آنها با فعالیت‌های انجمن از طریق دفاتر و تشکل‌های دانشجویی راهکار مناسبی برای افزایش شناخت آنها از محیط‌های کاری است. توانمندی‌ها و فعالیت‌های دانشجویان می‌تواند مکمل تلاش‌های موجود جامعه صنایع دریایی در جهت پیشرفت باشد و بر این اساس تشکیل کمیته دانشجویی در انجمن راهکار مناسبی برای شکل‌گیری این ارتباطات خواهد بود.

۱۰- شکل‌دهی مراکز صنعتی منسجم دریایی به صورت شهرک‌های صنعتی دریایی کشور می‌تواند گام مناسبی در ارتباط بهتر دستگاه‌های دولتی با صنایع و فعالیت‌های دریایی باشد. بر این اساس تعیین و تصویب شکل‌گیری چنین مراکزی در دولت روش مناسبی برای استفاده از سواحل طولانی و مزیت‌های نسبی کشور در دریاها خواهد بود.

۱۱- توسعه خدمات دریایی و سوخت رسانی به ناوگان دریایی مورد تاکید جامعه دریایی کشور بوده و لازم است دستگاه‌ها و مراکز دولتی با حمایت از بخش خصوصی، عرصه را برای استفاده از این بازار و توسعه بیشتر صنایع دریایی کشور فراهم آورند.

۱۲- با توجه به نقش مهم نیروی انسانی در صنایع