



در هرجایی که کشتی‌سازی مستقر شده است حجب بالایی از اشتغال به ویژه نیروهای ماهر را ایجاد می کند

گروه دانش دریا – کارشناسان: دکتر شهردا کوکیی – مهندس حسن رضا صفری – وضعیت نشان می دهد که خوش یختانه رویکرد توسعه دریامحور در کشور وجود دارد و فعالان حوزه اقتصاد دریامحور باید با اندیشه ورزی، خوراک فکری تصمیم ساز و تصمیم گیر را فراهم کنند. در سلسله نشست‌های تخصصی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد که با حمایت جمعی از تشکل‌های دریایی کشور به صورت مستمر و منظم بر گزار می شود، تلاش بر آن است که ابعاد مختلف و مسائل گوناگون حوزه اقتصاد دریا، مورد تحلیل قرار گیرد. در این نشست که در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد، نقش کشتی در اقتصاد دریامحور، از نظرات دو استاد پیشکسوت و فعال در حوزه اقتصاد دریامحور و متخصص در موضوع کشتی؛ دکتر شهردا کوکیی و مهندس حسن رضا صفری مورد بررسی قرار گرفته است که به طور کامل در چند شماره پیاپی در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد به مخاطبان و اهالی دریا تقدیم می‌شو:

نگاه شما به این مسئله یک نگاه صرف اقتصادی است که در این مطالعه دیده شده است. به این صورت که آیا به عنوان یک صنعتی که درآمد مالیاتی برای شما دارد مهم است یا نه؟ که ۶۰ درصد گفتند مهم است و فقط ۴۰ درصد گفتند که مهم نیست. این نشان می دهد که سوددهی این صنعت نیز اهمیت دارد. راهبردی یعنی این که حتی ممکن است این صنعت برای شما سود اقتصادی نداشته باشد و حتی به این صنعت پارانه داده شود، اما حائز اهمیت است. در برخی نگاه‌ها، به صرفه اقتصادی صرف اشاره شده است، در صورتی که باید با یک نگاه کل نگر به این صنعت توجه شود. یک برنامه ریز باید با دیدی جامع و کل نگر نگاه کند.

به هزینه دو میلیارد داری که در بالا اشاره شده است، بخش قابل توجه ای از این سرمایه گذاری‌ها برای ساختن کشتی‌های اقیانوس پیما صورت گرفته است. کارگاهی که ارتفاع آن ۵۰۰ متر و مجهز به جرثقیل‌های سقفی ۱۰۰ تن است، سوله رنگ بسیار بزرگ مجهز به کانال‌های تهویه هوا دارد. چهار پارکینگ بزرگ دارد که جرثقیل بسیار بزرگ ۱۵۰ تنی در دو طرف آن‌ها مستقر گردیده اند، این جرثقیل ها مدت مدیدی است که حرکت نمی کنند؛ چرا که سفارشی وجود نداشته است. بخشی از سرمایه گذاری برای ساخت کشتی‌های پهن پیکر ناتمام باقی مانده است. نمی توان از این ظرفیت برای ساخت کشتی کوچک استفاده کرد. ضمن این که سهم کشتی‌های کوچک در حمل و نقل دریایی کشور تنها ۵ درصد است و مابقی متعلق به کشتی‌های اقیانوس پیمّا با متوسط ظرفیت ۲۲ هزار تن است. به عبارت دیگر، بازار ساخت داخل متعلق به کشتی‌های اقیانوس پیمّا است. تقاضا در حال حاضر برای ساخت کشتی‌های کوچک خدماتی حدود یک میلیارد دلار است در صورتی که نیاز تنها شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی برای توسعه ناوگان این شرکت ۲/۵ میلیارد دلار است. با در نظر گرفتن کشتی‌های مورد نیاز شرکت ملی نفتکش، کشتی‌های حمل گاز مایع ال پی جی، حمل متانول و سکوهای حفاری شناور، تقاضای بازار کشور تا سطح ۱۵ میلیارد دلار قابل افزایش است.

سردیر اقتصادسرآمد و دبیر نشست: از شما –دکتر کوکیی –پرسیده شد که آن درصدی از مخالفانی که در مطالعه کار گروه اروپایی فرمودید، چه کسانی هستند و چه می گویند؟ همچنین دوستان ذکر کردند که مشتری و سفارش وجود نداشته است، یعنی علم و فن بازاریابی برای جلب مشتری به کار نمی آمده است؟

دکتر کوکیی: گزارش کار گروه اروپایی را چندبار خواندم و در این گزارش بر روی ۹۰درصد تأکید می کند و علت انتخاب آن‌ها را تحلیل می کند و بر روی ۱۰ درصد باقی مانده بحثی ندارد و به نظر من ۱۰ درصد موضوعیتی ندارد.

دبیر نشست: بستگی به تحلیل و استدلال ۱۰ یا ۲۰درصد باقی مانده دارد؛ چرا که محدوده جغرافیایی مطالعه مشخص است، ممکن است شرایط ایران با نگاه غالب در مطالعه تطبیق نکند.

دکتر کوکیی: اول اینکه بیشتر موارد مخالف نگاه راهبردی به کشتی، فقط ۱۰ درصد است و در موارد اندکی به ۲۰ درصد می رسد. شاید بشود نقطه نظرات ۱۰ درصدی را این گونه توجیه نمود که در هر جامعه ای افرادی وجود دارند که همواره ساز مخالف می زنند. در چند پارامتر، یکی «جذب سرمایه گذاری» ۳۰درصد مهم نیست را برگزیدند. از نقطه نظر جغرافیا، دسترسی به آب‌های آزاد مهم است که این قابلیت در جنوب کشور به خوبی فراهم است. در این مطالعه بر روی این ۳۰درصد بحث شده است. این مطالعه هم برای کشورهای توسعه یافته و هم برای کشورهای در حال توسعه انجام شده است. مغایرت این دو گروه کشورها در همین پارامتر جذب سرمایه گذاری است. در گزارش، مشخص شده است که چرا این پارامتر برای کشورهای توسعه یافته مهم نیست و برای کشورهای در حال توسعه مهم است، زیرا کشورهای توسعه یافته اشتباع شده اند. دو سیاست سرمایه گذاری را در این گزارش مطرح می کند؛ یکی سیاست سرمایه گذاری فشار و یکی، جذب؛ کشورهای توسعه یافته سیاست سرمایه گذاری فشار را اختیار کرده اند؛ یعنی تمایل دارند برای سرمایه گذاری به خارج از کشور خود بروند؛ جاهایی که زمین و نیروی کار ارزان است و مشوق‌هایی برای جذب سرمایه گذاری خارجی وجود دارند، بنابراین جذب سرمایه در کشور خودشان برای آن‌ها جذابیت ندارد.

همچنین در پارامتر «درآمد‌های مالیاتی» ۴۰ درصد اذعان کردند که اهمیتی ندارد. همچنین پارامتر «اعمال کننده سیاست بخش خصوصی» هم با ۴۰درصد غیر مهم مواجه شده است. در پارامتر «صنایع راهبردی» نیز ۲۰درصد اعلام کردند که مهم نیست.

سردیر اقتصادسرآمد و دبیر نشست: مزیت نسبی در این پارامترها حرف اول را می زند. برای مثال شما این آمار را برای کشوری مثل افغانستان مطرح کنید که به دریا راه ندارد، مشخصاً آمار تغییر خواهد کرد. شاید مزیت نسبی ما قائل به درصدهای اعلامی در این گزارش نباشد.

دکتر کوکیی: مسئله این است که اگر بخواهیم وارد مسئله‌ای شویم، باید ذهن‌مان تا آن جا که می توانیم روشن باشد. در تحقیقات علمی نیز تاریخچه و اقدامات سایرین اهمیت دارد. از طریق مطالعه منابع و تاریخچه اقدامات دیگران، ذهن روشنی خواهیم داشت که براساس آن مشخص می شود که چگونه باید به مسئله خودمان نگاه کنیم و از این طریق می توانیم تولید محتوا کنیم. همان گونه برای صنعت دفاعی بحث شد، باید ببینیم مسئله ویژه صنعت دفاعی ما چیست؟

دبیر نشست: دقیقاً! من هم بر این موضوع تأکید دارم؛ آیا آمار ارائه شده قابل تعمیم برای ایران است؟

دکتر کوکیی: بررسی هر یک از پارامترها جلسه تخصصی جداگانه‌ای را لازم دارد. جلسه امروز، بیشتر بر روی صنعت دفاعی متمرکز بوده‌ام. با توضیحاتی که دادم توسعه صنعت کشتی سازی اقیانوس پیمّا –تجاری –از دید دفاعی یک الزام محسوب می شود یا نه؟ با توضیحات ارائه شده، براساس سخنان رهبری و سرلشکر باقری، آیا این توسعه ضرورت دارد یا نه؟

سردیر اقتصادسرآمد و دبیر نشست: مطابق نظر شما، پس ما باید کشتی‌های بزرگ را براساس راهبرد امنیتی بسازیم، حتی اگر غیراقتصادی باشد؟ **دکتر کوکیی:** خیر! در گزارش آمده است که ۶۰ درصد درآمد مالیاتی را مهم دانسته‌اند. من هم نظرم همین گونه است؛ باید به سمتی برویم که اقتصادی بسازیم. کسی در این باره نظری می دهد که خودش کشتی ساخته است. چگونگی انجام آن نیاز به نشست دیگری دارد.

سردیر اقتصادسرآمد و دبیر نشست: ما براساس سوابق شما می دانیم که گفته‌های شما براساس دانش و تجربه است. اما بحث این است که همین الان ایزایکو ضررده است؟ **دکتر کوکیی:** مگر خودروسازی ما یا صنایع خانگی ما اقتصادی هستند؟ اصلاً تعریف اقتصادی چیست؟



در سلسله نشست‌های تخصصی اقتصادسرآمد بررسی شد؛

بخش پایانی

کشتی سازی ایران در محاق است؟

دیدگاه کارشناسان در باره اهمیت کشتی در اقتصاد و وضعیت کشتی سازی در ایران

سردیر اقتصادسرآمد و دبیر نشست: در واقع باید گفت که ما خودروساز نیستیم و لزومی ندارد بسازیم. حداقل انتظار از کشتی سازی این است که هزینه –درآمد صنعت کشتی سازی سریه سر شود و کارگران برای حقوق خودشان اعتصاب نکنند.

دکتر کوکیی: با منطق شما اصولاً نباید به سراغ تولید برویم. برای مثال اگر اجازه ورود لوازم خانگی کره ای و چینی داده شود، در آن زمان مشخص می شود که آیا تولید لوازم خانگی در کشور اقتصادی است یا نه؟ ما در را بر روی محصولات سایر کشورها می بندیم و به صرفه بودن تولید مشخص نمی شود.

وقتی با کشتی داران، پای مذاکره می نشینیم که تعداد زیادی کشتی طی سال‌ها خریداری کرده‌اند، قیمت کشتی‌های کره ای و چینی را در لحظه در اختیار دارند و می گویند که تولید شما اقتصادی نیست. کدام صنعت ما با این منطق اقتصادی است؟ با این تفاوت که کشتی ساخت داخل به اعتقاد کارشناسان خارجی که بنده شخصاً با آن‌ها گفت و گو کرده‌ام از نقطه نظر کیفیت قابل مقایسه با سایر کشورهای صاحب صنعت است. البته ما برای رسیدن به این سطح از کیفیت مسیر دشواری را طی کرده ایم. اولین قطعات ساخت اولین کشتی با مشکلات جدی کیفیتی مواجه گردید به طوری که تعدادی از پیمانکاران بخش خصوصی متاسفانه با ورشکستگی مواجه شدند. ولی از این مراحل عبور کردیم. کدام محصول تولید داخل دارای چنین کیفیتی است. به عبارت دیگر، بخش عمده تجهیزات و ماشین‌الات ساخت داخل، اصولاً در مقام مقایسه با نمونه خارجی قرار نمی گیرند تا از نقطه نظر اقتصادی بررسی شوند. این خصوصیت کشتی به دلیل نیاز به رعایت استانداردهای بین‌المللی در کلیه مراحل طراحی و ساخت این محصول است. تیم کاملی از تخصص‌های مختلف از شرکت‌های کشتیرانی در زمان ساخت کشتی در کارخانه حضور دارند و در واقع در کارخانه زندگی می کنند. آن‌ها که تجربه سال‌ها نظارت بر ساخت کشتی در کارخانجات معتبر بین‌المللی را دارا هستند جدای از نمایندگان موسسات رده‌بندی و مطابق با طرح کیفیت، کلیه مراحل ساخت و راه اندازی کشتی را با تمام جدیت کنترل و دنبال می کنند. ساخت کشتی در کشور در شروع به گونه‌ای بود که عبور موفق از هر مرحله ، به دلیل نظارت دقیق موسسه رده بندی آلمانی «جی ال»، با موجی از شادی و خوشحالی در بین کارکنان کشتی سازی مواجه می شد؛ ولی پس از مدتی این موضوع به یک امر عادی تبدیل شد. بعدها این توانایی به کارخانجات دیگر از طریق جابجایی نیروهای باتجربه نیز منتقل گردید و در حال حاضر ساخت کشتی با کیفیت به صورت یک فرهنگ در کشور نهادینه شده و می تواند به صنایع دیگر با تولیدات مشابه منتقل گردد. ولی مؤلفه‌های قیمت و زمان نیاز به توجه خاص دارند. نمونه مشابه این موضوع در ساخت تجهیزات کشتی نیز صادق است. زمانی ساخت چند پمپ به یک شرکت معتبر ایرانی واگذار شد، ولی این شرکت پس از مدتی از ادامه قرارداد به دلیل نظارت سخت گیرانه موسسه رده بندی فرانسوی «بی وی» و کم بودن تعداد سفارشات سر باز زد. پیمودن این مسیر یعنی عمق بخشیدن به توان فنی تولید داخلی و فراهم کردن شرایط صادرات محصولات که یک موضوع راهبردی است. در واقع کشورهای پیشرفته همواره در انتقال دانش فنی از طریق موسسات رده بندی متعلق به این کشورها ناراضی بوده‌اند، ولی چاره‌ای جز رعایت این موضوع مگر در شرایط استثنایی نداشته و نخواهند داخلی طی سال‌ها و به دلیل خروج این موسسات از کشور به دلیل تحریم‌ها از رشد قابل توجه‌ای برخوردار شده‌اند.

مهندس صفری: دلیل من برای درصدهای پایین تر که گفته شد موضوعیت ندارد، این است که برای مثال درصد بالا و عمده نظرات یک رویکردی را مهم دانسته‌اند، برای ما به عنوان تحلیل گر باید دلایل مهم دانستن این شاخص‌ها، اهمیت داشته باشد. ما واقعاً به سراغ آن ۱۰ درصد باقی مانده نمی رویم که چرا مهم تلقی نکردند. مهم قسمت عمده و نظرات حداکثری است. همان طوری در شاخص‌های گفته شده، اگر ۹۰ درصد مهم نیست را انتخاب می کردند، ما به متخصصان افراد و دلایل آن‌هایی که این انتخاب را کردند، حساس می شدیم و به دنبال تحلیل مسئله می رفتیم. برای مثال، اگر از من پرسیده شود، کشتی سازی مهم است؟ اگر پاسخ بله باشد، مجدداً پرسیده می شود که چرا مهم است، ولی اگر بگویم مهم نیست، شما چرایی مهم نبودن را خواهید پرسید؟ بنابراین گزارشی را که آقای دکتر کوکی اینجا مطرح کردند، هم ایشان و هم محققین گزارش، به دلیل آن که قسمت عمده نظرات به یک سمت و سو گرایش دارد، دلایل این بخش عمده را بررسی و آنالیز خواهند کرد و مورد بهره برداری قرار خواهند داد. درباره مزیت نسبی، باید بگویم زمانی که در بندرعباس دانشجوی بودم، آقای دکتر کوکی در حال ساخت کشتی در ایزوایکو بوده است. یک بحثی که در آن زمان مطرح شد، این بود که با توجه به این که آن شهر یک بیمارستان مناسب ندارد، آینده شغلی ما چه خواهد شد؟ و حتی آقای دکتر یادشان هست که جاده دسترسی شهر بندرعباس به شرکت ایزوایکو بسیار نامناسب بودف به نحوی که تعدادی از جوانان متخصص را در این جاده از دست دادیم، اما با فعالیت شرکت ایزوایکو و شرکت‌های صنعتی و تجاری دیگر، در حال حاضر، شهر دارای امکانات مناسبی است و جاده دسترسی خوبی نیز از شهر به شرکت احداث شده است و این مزایایی است که فعالیت و حضور بزرگ مردانی مانند دکتر کوکی در آنجارقم زده است.

دکتر کوکیی: من قبل از جلسه، منتظر بودم که یک مخالف در برابر ما قرار بگیرد؛ اما مهندس صفری خود متخصص همین امر و موافق کشتی سازی است. ظاهراً شما مخالفی را نیافتید و خودتان در نقش مخالف این مسئله هستید.

ما ۴ کشتی ساخته‌ایم؛ اولین کشتی را آلمان‌ها ساختند و سه تای دیگر را خودمان ساختیم که الان در حال فعالیت هستند. لطفاً از کشتیرانی تفاوت کیفیت کشتی ساخت ما را با کشتی ساخت آلمان‌ها را درخواست نمایند تا متوجه قدرت کیفی ایران در ساخت کشتی بشوید. در ساخت کشتی، مؤلفه‌های کیفیت، قیمت و زمان اهمیت دارند. در مورد قیمت و زمان مباحث و انتقاداتی وجود دارند که بعداً باید در جای خود مطرح شوند.

اقتصاد آیین فقط به محدوده و جغرافیایی دریا و ساحل و فراساحل دریا بر نمیگردد، بلکه به کل فعالیت‌های اقتصادی محیط‌های آبی اطلاق می گردد. اقتصادی از اقتصاد دریا جامع تر می باشد

اصلیتربن ابزار و تجهیزات لازم برای بهره برداری در دریا برای حمل و نقل، صیادی، خدمات فراساحلی و عملیات های نظامی کشتی و تجهیزات دریایی می باشد و به نوعی کشتی را می توان محور و پیشران اقتصاد دریا دریا منظور کرد

ارزش اقتصاد سواحل در آمریکا در دهه گذشته ۷تریلیون دلار بوده است. در حالی که ارزش اقتصاد دریای آمریکا ۳۰۰میلیارد دلار بوده است. اقتصاد دریا در این کشور مقایسه با اقتصاد سواحل چیزی حدود دو درصد است

کشتی یک پلنفرم و یا سکو(پن سازه) است که می توان از آن برای مواردی نظیر حمل کانتینر، حمل فله، نصب پالایشگاه شیرین سازی گاز و یا تجهیزات نظامی بهره‌بر داری کرد. البته برای نصب تجهیزات نظامی، شرایط خاصی را می طلبد ولی پلنفرم یکی است

در حال حاضر صنایع دریایی ما ظرفیت بالایی برای ساخت کشتی دارد. سرمایه گذاری زیادی برای راه اندازی شرکت‌های مانند ایزوایکو و صدرا انجام شده است که باید مورد بهره برداری قرار بگیرد

سؤال مبنی بر عدم امکان ساخت کشتی در کشور، دیگر موضوعیت ندارد. ما می توانیم و باید بسازیم باید مانند ناوگان دریای عمان، ناوگانی خاص اقیانوس هند داشته باشیم. نیاز به پایگاه‌هایی در دور دست داریم و شاید در زمانی امکان داشته باشد که در سواحل یمن یا سوریه پایگاه داشته باشیم

از نگاه نیروی دریایی راهبردی حمایت از کشتی سازی تجاری یک ضرورت است. ضمن آن که دکترین نیروی دریایی راهبردی بر توسعه فرهنگ دریایی، دانش دریایی، حمل و نقل دریایی، شيلات و سایر مواردی که تولید اقتدار دریایی می کند، تأکید دارند

با توجه به رویکردهای که برای اقتصاد آبی در برنامه بودجه سنواتی، برنامه هفتم و سیاست‌های کلان توسعه دریامحور کشور مطرح است، به نظر می‌رسد گفت و گو در این باره در جریان است؛ اما کسی پیشنهاد مشخصی را ارائه نمی کند

نمی توان با یک سری افراد سیاستگزار عمومی که هیچ گونه تخصص دریایی ندارند، سیاستهای کلان تخصصی را نوشت

مقدار زیادی قوانین و مقررات خوب در کشور –چه قوانین بالادستی و چه قوانین پایین دستی در زمینه‌های مختلفی چون نانو و انرژی و ... -به صورت عمل نشده وجود دارد. اگر به قوانین موجود عمل شود، نیاز به هیچ قانون و مقرره جدیدی در برنامه هفتم توسعه کشور برای بخش صنایع دریایی وجود ندارد هفتم مؤلفه و مزیت در مطالعه کار گروه همکاری‌های تنظیم گری و سیاست‌گذاری کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای اروپا وجود دارد که صنعت کشتی سازی را راهبردی نشان می دهد. با در نظر گرفتن کشتی‌های مورد نیاز شرکت ملی نفتکش، کشتی‌های حمل گاز مایع ال پی جی، حمل متانول و سکوهای حفاری شناور، تقاضای بازار کشور تا سطح ۱۵ میلیارد دلار قابل افزایش است.

