

افزایش تولید ماهیان سرد آبی گیلان به ۱۰هزار تن در سال

مدیرکل شیلات گیلان ۹۰درصد آبیزی پروری استان را در روستاها عنوان کرد و گفت: تولید ماهیان سردآبی در گیلان از ۴ هزار تن به ۱۰ هزار تن در سال ارتقا پیدا می کند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، کوروش خلیلی در تشریح این خبر اظهار کرد: گیلان ظرفیت‌های خوبی در حوزه آبیزی پروری و تولیدات شیلاتی دارد.وی با بیان اینکه ۹۰درصد آبیزی پروری گیلان در روستاها صورت می گیرد، افزود: مناطق روستایی گیلان ظرفیت‌های خوبی برای توسعه آبیزی پروری دارد و در این زمینه مستعد است.مدیرکل شیلات گیلان با اشاره به سیاست‌های سازمان در حوزه آبیزی پروری، اضافه کرد: توسعه عمودی آبیزی پروری در دستور کار شیلات قرار دارد.خلیلی با تاکید بر تقویت و ارتقای تولید ماهیان سردآبی در گیلان، بیان کرد: تولید ماهیان سردآبی در گیلان از ۴ هزار تن به ۱۰ هزار تن در سال ارتقا پیدا خواهد کرد.وی از رهاسازی بچه ماهی در ۶ایستگاه اصلی رودخانه‌ای گیلان خبر داد و افزود: تمرکز اصلی برای رهاسازی بچه ماهیان استخوانی و خاویاری در بستر رودخانه سفیدرود است.

پرورش ماهی در قفس در سد مارون ۱۰۰درصداجرای می شود

رییس اداره شیلات بهبهان با اشاره به حداکثر بهره‌وری از منابع آبی در شهرستان بهبهان گفت: ۷۰ واحد دو منظره پرورش ماهی در بهبهان فعال است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجید شکاری در جلسه کار گروه اشتغال و سرمایه گذاری شهرستان بهبهان که با حضور محمد راضی جلالی سرپرست معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری خوزستان برگزار شد، با اشاره به حداکثر بهره‌وری از منابع آبی در شهرستان بهبهان اظهار کرد: ۷۰واحد دو منظره پرورش ماهی در بهبهان فعال است.وی ضمن ارایه گزارشی از وضعیت آبیزی‌پروری منطقه با بیان اینکه بهبهان در جایگاه اول تولید ماهی در استخر ذخیره آب کشاورزی در استان قرار دارد، از عدم تخصیص آب برای ایجاد شهرک آبیزی‌پروری توسط سازمان آب و برق خوزستان انتقاد کرد.شکاری عدم اجرای شدن طرح پالوت ۳هزار و ۲۰۰ تنی پرورش ماهی در قفس در سد مخزنی مارون را یکی دیگر از مشکلات شهرستان دانست و تصریح کرد: علیرغم انجام مطالعات اجرایی ولی همچنان همکاری لازم از سوی سازمان آب و برق صورت نمی‌گیرد.در ادامه جلسه محمد راضی جلالی سرپرست معاونت هماهنگی امور اقتصادی استانداری خوزستان با اشاره به ضرورت تکمیل زنجیره‌های تولید و لزوم استفاده بهینه از منابع آبی بر ایجاد شهرک آبیزی‌پروری و اجرایی شدن پروژه پرورش ماهی در قفس تاکید کرد و گفت: پروژه پرورش ماهی در قفس در سد مخزنی مارون جزو مصوبات سفر رئیس جمهور به استان خوزستان به شمار می‌رود و ۱۰۰درصد اجرایی می‌شود.

پرورش ماهی در قفس در سد مارون اجرایی می‌شود

سرپرست معاونت اقتصادی استانداری خوزستان گفت: پروژه پرورش ماهی در قفس در سد مخزنی مارون به طور ۱۰۰درصد اجرایی می‌شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد راضی جلالی در جلسه کارگروه اشتغال و سرمایه گذاری شهرستان بهبهان اظهار کرد: زنجیره‌های تولید و لزوم استفاده بهینه از منابع آبی بر ایجاد شهرک آبیزی پروری و اجرایی شدن پروژه پرورش ماهی در قفس در منطقه ضرورت دارد.سرپرست معاونت اقتصادی استانداری خوزستان خبر داد: پروژه پرورش ماهی در قفس در سد مخزنی مارون جزو مصوبات سفر رئیس جمهور به خوزستان به شمار می‌رود که این مصوبه به طور ۱۰۰درصد اجرایی می‌شود.رئیس اداره شیلات بهبهان در این جلسه با اشاره به حداکثر بهره وری از منابع آبی در این شهرستان گفت: ۷۰واحد ۲ منظره پرورش ماهی در بهبهان فعال است.مجدید شکاری با بیان اینکه بهبهان در جایگاه اول تولید ماهی در استخر ذخیره آب کشاورزی در خوزستان قرار دارد، از تخصیص نشدن آب برای ایجاد شهرک آبیزی پروری توسط سازمان آب و برق خوزستان انتقاد کرد.وی، اجرایی نشدن طرح پالوت سه هزار و ۲۰۰ تنی پرورش ماهی در قفس در سد مخزنی مارون را از دیگر مشکلات شهرستان دانست و عنوان کرد: با وجود انجام مطالعات اجرایی ولی همچنان همکاری لازم از سوی سازمان آب و برق صورت نمی‌گیرد.



برگزاری دومین نشست تخصصی روزنامه اقتصادسراسر آمد باحضور دکتر یاسر مغربی ومهندس محسن بحیرایی

بخش دوم

ضرورت ایجاد سازمان نظام مهندسی کشتی سازی در ایران

۵۰۰۰لنچ در کشور بالای ۲۵ سال عمر دارند

گروه دانش دریا – دومین نشست از سلسله نشست های تخصصی اقتصاد

دریا محور با موضوع اهمیت کشتی و کشتی سازی با حضور مهندس محسن بحیرایی، مدیر عامل سابق شرکت کشتی سازی شهید موسوی خوزستان و دکتر یاسر مغربی، عضو هیأت علمی و مدیر دفتر امور تولید و ساخت داخل شورای عالی صنایع دریایی کشور برگزار شد. کارشناسان این نشست، با توجه به تجربیات و دانش اندوخته، کشور را در زمینه طراحی و ساخت کشتی توانمند دانسته و دقت در برنامه ریزی و نظم در اجرا و انتظام در تأمین و جریان مالی و حمایت دولت و دستگاه های دولتی در سفارش گذاری و ایجاد زنجیره تأمین از طریق تولیدات داخلی را شرط موفقیت این صنعت می دانند. در ادامه بخش نخست از دیدگاه کارشناسان در دومین نشست تخصصی را می خوانید:

کشور در ساخت انواع کشتی تجاری از کشتی های کوچک تا کشتی های اقیانوس پیما طی سالیان اخیر رشد قابل توجهی داشته است، با توجه به این که این صنعت در کشور دیرپا نیست و قدمت چهل تا پنجاه ساله دارد؛ ما در تولید کشتی های جنگی، ناوی با طول یک صد متر و به نسبت بهروزی، ساخته ایم که در کلاسی قرار دارند که در کشور انگلیس هم تولید می شود. هم چنین شناورهای زیر سطحی خوبی در کشور تولید شده است. در کلاس تجاری، نفت کش آفرماکس در کشور ساخته شده است و در کلاس کانتینریر ایران –اراک و ایران –کاشان ۲۲۰۰ تی یو ساخته شد که توانمندی های کشور را نشان می دهد. اما سؤال این جاست که آیا ساخت کشتی هایی مانند نمونه های ذکر شده اقتصادی است یا راهبردی ؟ و

می شود. در ثبت هم شناورهای با وزن ناخالص کمتر از ۲۵ تن را با نام قایق ثبت می کنند.

کشور ما به هر نگاه و رویکردی نیازمند دریاست؛ چه به لحاظ امنیت و چه به لحاظ اقتصادی و باید به این مهم پرداخته شود. کشتی ها مهم ترین ابزار بهره برداری از دریا، محسوب می شوند. من به عنوان کسی که سالیان ممتدی را در ساخت کشتی در دریای جنوب و شمال گذرانده ام، به ضرص قاطع می گویم اگر برنامه ریزی برای ساخت کشتی به دقت انجام گرفته و ساخت مطابق با آن برنامه پیش برود، ساخت کشتی در کشور اقتصادی هم هست. ما وقتی فعالیت های زیرمجموعه های کشتی سازی را تقسیم بندی کنیم و در فازبندی های مورد نیاز برای ساخت تدقیق می کنیم؛ مشخص می شود که اولین گام برای ساخت یک کشتی طراحی آن است. در مرحله طراحی کشور مقصداری ضضع وجود دارد؛ چراکه یک مجموعه تلفیقی چندوجهی و چندتخصصی است؛ ساخت کشتی شامل سازه، تأسیسات، برق و ناوربری، مخابرات، فاضلاب، طراحی داخلی و سیستم های اسکان و آسایش و آرامش ساکنین و... می باشد.

در فاز یک ساخت کشتی که مرحله طراحی است، حتی در کشورهای پیشرفته، معمولاً طرح خریداری می شود و لزومی ندارد که همه سازنده ها خودشان طراح باشند. در فاز دو، که مرحله ساخت بدنه کشتی است، تجربه در کشور نشان داده است که ساخت پیچیده ترین فرم بدنه کشتی در کشور امکان پذیر است. اغلب مواد لازم –مانند فولاد دریایی – در ایران تأمین می شود. درباره عرض و ابعاد ورق، شرکت آکسپن اهواز با این نگاه توسعه پیدا کرده است و ورق های با عرض دو و دو ونیم متر را تولید

سوله بودن، فروخته شوند.

بنابراین، با توجه به تجربه شخصی که در ساخت انواع کشتی دارم، باید بگویم که ما در ساخت انواع کشتی توانمستقیم، اما مشکل اصلی در بی برنامهگی است.

ما در کارخانه شهید موسوی خرمشهر، اولین بدک کش ۳۵۰۰اسب بخار–صفر تا صد آن را–طی نه ماه در سال ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ اجرا و ساخته و تحویل داده ایم. ساخت این شناور را مشروط به تأمین به موقع تمامی مواد و تجهیزات کردیم و صاحب شناور نیز تمام نیازمندی ها را به موقع تأمین کرد و ما بهتر از رکورد جهانی، این شناور را تکمیل کرده و تحویل دادیم. آن شناور مرحله آزمایش ابتدایی دریانوردی که که انجام داد، از همان جا به طور مستقیم به حوزه نفتی رفت و مشغول کار شد.

باید دوباره تأکید شود که ما در ساخت کشتی، مشکلی نداریم؛ اما در برنامه ریزی دچار ضعف هستیم و دلیل اصلی مشکلات اجرایی –چه در ساخت افرماکس و چه در ساخت کاتاماران ها و چه شناورهای کوچک– در عدم به موقع منابع بوده است.

یک طرح ملی بسیار خوبی در کشور با عنوان «وجوه اداره شده» در کشور اجرا ششد. براساس این طرح، اعلام گردید که هر کسی قصد ساخت کشتی در هر مدلی را دارد، با تأمین ۸۰درصد تسهیلات و ۲۰ درصد آورده شخصی می تواند کشتی خود را بسازد. باتوجه به طرح بالا، ساخت ۴۵ فروند شناور اعم از بدک کش های ۱۲۰۰ تنی و لندینگ کرافت ۱۰۰۰ تنی و ... به کارخانه شهید موسوی خرمشهر و اگذار شد که بدون برنامه ریزی برای تأمین تجهیزات بوده است. اگر سازمان متولی طرح– یعنی سازمان بنادر



صنایع با نگاه استراتژیک نگریسته می شد و به دلیل شرایط جنگ و اضطراب موجود، همه صنایع با این نگاه زیر چتر حمایتی دولت و بودجه های دولتی قرار داشتند. همه شرکت ها مانند کشتیرانی، نفت کش و سزانندگان از این حمایت برخوردار بودند و چون این یک روند متمرکز و تجمیع شده بود و باعث می شد که سیاست یکپارچه ای اعمال شود. در آن سال ها که کشتیرانی زیر نظر وزارت بازرگانی بود، شرکت های کشتی سازی مانند ایزوایکو یا صدا، جدا از هم فرض نمی شدند و به صورت یک مجموعه در نظر قرار داشتند و مکمل یکدیگر تصور می شدند؛ این گونه نگاه استراتژیک در حال حاضر هم گاه مطرح می شود؛ برای مثال برای کشتی های استیجاری خدمات دهنده به سکوهای نفتی به ۱۱۵ فروند شناور مطابق با اعلام شرکت نفت نیاز است که برای آن باید همه شرکت های کشتی ساز را در خط تولید ردیف کرد.

همان طور که درباره طرح وجوه اداره شده مطرح شد، مؤید این واقعیت است که فعالیت های دریایی از جنبه اقتصادی، هزینه بالا یسی دارد و معمولاً شرکت ها و افراد به تنهایی از پس آن بر نمی آیند و حتماً باید حمایت شوند. مثلاً یک شناور بدک کش ۵ تا ۶ میلیون دلار و یک کشتی خدماتی PSV ۱۰ تا ۱۵ میلیون دلار قیمت دارد و بنابراین مانند تمام دنیا، این فعالیت ها که هم استراتژیک و هم هزینه بر هستند، باید از سوی دولت حمایت مالی شوند.

هم چنان که ذکر شد ، ما در تمامی مراحل ساخت کشتی توانمندیم. حتی برای مرحله طراحی، نیروهای برای آموزش نرم افزار ترایگون اعزام کردیم و با تخصص مربوطه برگشتند؛ اما به دلیل نبود سفارش، متخصصان ما مجبور به ترک کار و



▲ دکتر مغربی

مهاجرت شدند. همچنین، در بحث Engineering ، مؤسسات رده بندی ایرانیان و آسیا در کشور وجود و نیروی متخصص کشور در این زمینه بر روزآمدترین نرم افزارهای دنیا اشراف دارند. منظور این است که هر جایی که خواستیم، توانستیم؛ شناور آلومینیومی پارس سپاه پاسداران که اخیراً ساخته شده است، طراحی صفر تا صد آن در داخل کشور انجام شده است. حوضچه «تست مدل خلیج فارس» در دانشگاه امام حسین (ع) راه اندازی شده است که دارای ۴۰۰ متر طول و بسیار مجهز است. چند حوضچه هم در شیراز وجود دارد.

در بحث طراحی و Engineering و طراحی، زمینه لازم در کشور وجود دارد. در بخش تأمین تجهیزات، کشور به دنبال آن است که زنجیره تأمین عمده در صنعت کشتی سازی مربوط به مرحله تأمین تجهیزات آن است. مانند صنعت خودرو سازی کشور که قطعه سازان یک زنجیره تأمین قطعات را در کشور ایجاد کرده اند، ایجاد زنجیره تأمین تجهیزات کشتی سازی نیز می تواند در کشور شکل بگیرد و شرکت های مختلف فعال در بخش الکترونیک، پمپ و ... می توانند این زنجیره را شکل بدهند. مثلاً شرکتی مانند نلیپر که صندلی و تجهیزات مبلمان را بسپار خوب می سازد، می تواند گواهینامه ساخت تجهیزات مرتبط را برای دریا بگیرد و وارد این زنجیره شود. همان طور که مهندس بحیرایی اشاره داشتند، در صورتی که شرکت بنادر و کشتیرانی در طرح وجوه اداره شده به صورت متمرکز و با برنامه ریزی اقدام می کرد، می توانستیم از توانمندی شرکت های داخلی خود برای تأمین قطعات کشتی سازی بهره گرفته و وابسته به کشورهای مانند ایتالیا، کره جنوبی، ترکیه و ... برای تأمین تجهیزات داخلی نبوده و برای کشور سود آور باشد.

و کشتیرانی – کمی تدبیر کرده و ساخت شناورها را براساس نیازمندی کشور و به صورت متمرکز برنامه ریزی و پیگیری و براساس نیاز کشتی ها به صورت متمرکز تأمین تجهیزات می کرد– برای نمونه موتور ها را به دلیل تعدد از یک برند تأمین می کرد– و در اختیار کشتی ساز می گذاشت، نصب و راه اندازی و تعمیر و نگهداری راحت تری می داشتند و متخصص آن موتور ها، بهتر آموزش می دیدند.

طرح «وجوه اداره شده» ایراد اساسی عدم برنامه ریزی را داشت که به نظر بسیاری از کارشناسان، طرح موفق نبوده است؛ اما به زعم بننده این طرح می توانست موفق باشد در صورتی که برنامه ریزی دقیقی برای اجرای آن پیش گرفته می شد.

در حال حاضر متأسفانه، این رویه عدم برنامه ریزی در تصمیمات بالادستی مشهود است. در سفارش شناورها حتی شناورهای متوسط و کوچک، تصمیم گیران فی الفور رأی به خرید شناور از شرکت های خارجی می دهند؛ این در صورتی است که شرکت های سازنده کشور، توانمندی ساخت کشتی را داشته و اکنون به دلیل عدم سفارش، در تأمین حقوق کارکنان خود مانده اند و با مسأله تحصن کارکنان مواجه هستند.

بخشی از این مشکل را باید از جانب نمایندگان مناطق ساحلی مجلس شورای اسلامی دانست؛ چرا که آن نمایندگان فراکسیون برای برنامه ریزی، پیگیری مسائل دریایی و استیضاح دولت درباره برنامه های مرتبط ندارند و یا فعال نیستند. به طور کلی، در سطح قانون گذاری و نظارت عالی کشور صنایع دریایی متولی مشخصی ندارد.

دکتر مغربی:

در انتخاب بین نگاه استراتژیک یسا اقتصادی باید گفت در سال های ابتدایی بعد از انقلاب، به همه

می کند که مزایای زیادی –مانند میزان خطوط جوش کم تر، وزن کم تر و استقامت و مقاومت بهتر– را برای ساخت بدنه ایجاد کند.

فاز بعدی مر حله تأمین تجهیزات است. نقطه کلیدی و پاشنه آشیل ما در کشتی سازی این مر حله است. در این مر حله علیرغم نظر برخی سیاستمداران که تحریم را بی اثر می دانستند، تحریم اثر سنگینی بر جای گذاشته که باید جدی گرفته شود. در واقع اولین جایی که مورد تحریم قرار گرفت، تجهیزات دریایی و موتور های دریایی بوده است. کشور برای تأمین اقلام و تجهیزات کشتی ها با معضلات بزرگی روبرو ست. البته تجربه و مشکلات سبب شد تا راه کار خاص خود را پیدا کنیم.

فاز بعدی ساخت کشتی، نصب و راه اندازی ماشین آلات و تجهیزات است. در ایسن فاز نیز کشور توان مند است و امکان بارگذاری تجهیزات و ماشین آلات بر روی شناور ها بدون هیچ مسأله ای وجود دارد. در نصب و راه اندازی ماشین آلات و تجهیزات کشتی های بزرگی مانند افرماکس تا بدک کش های ۵۰۰۰اسب بخار، لندینگ کرافت های ۲۵۰۰ تنی تا ناو های جنگی و ... که در کشور ساخته شده است، هیچ مانع و مشکلی وجود نداشته است. مشکل اصلی کشور ما در مر حله تأمین تجهیزات است و وقتی سفارش ساخت یک کشتی را در نظر بگیرد، Cashflow پروژه نقش اساسی را دارد.

در اوایل دهه هشتاد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی دو فروند کاتاماران مسافری به نام «زرو زیور» به شرکت اروندان سفارش داد. هزینه ساخت تأمین شد و نیرو ها برای کشب تخصص به خارج از کشور رفته و برگشتند و نفرات اول ساخت بدنه های آلومینیومی شدند. بدنه ها ساخته شده و BV تأییده آن ها را صادر کرد؛ اما تأمین تجهیزات این کشتی ها میسر نشد و مجبور شدند که بعد از دوازده سال زیر



▲ مهندس بحیرایی

از چه رویکردی باید با این مقوله مواجه شد؟ وقتی در حل یک مسأله، محور استراتژیک مد نظر قرار می گیرد، معمولاً بحث اقتصادی آن کنار گذاشته می شود و اهمیت آن مسأله، محل توجه است؛ به طوری که ساخت یک دستگاه یا ماشین استراتژیک حتی اگر چندبرابر هزینه داشته باشد مورد پذیرش واقع می گردد؛ در صورتی که در مبحث اقتصادی، صرفه اقتصادی و هزینه های ساخت (سود–فایده و نحوه برگشت سرمایه) در اولویت قرار دارد.

در کشور به دلیل وجود دو رویکرد یاد شده در ساخت کشتی، تحلیل ساده ای برای توجیه ساخت کشتی وجود ندارد. منظور از کشتی، هم کشتی های تجاری و هم کشتی های نظامی و از اندازه های کوچک تا کشتی های غول پیکر را شامل می شود. W در کشور شرکت های سازنده کشتی با توجه به این که باید سود آور باشند و پاسخ گوی سهامداران خود باشند، اذعان دارند که قیمت تمام شده ساخت کشتی ها در کشور قابل رقابت با سازنده های خارجی نیست؛ اما از سوی دیگر، دولت با رویکرد حفظ توان داخلی ساخت کشتی و ایجاد اشتغال و ... بر روی استمرار ساخت کشتی تأکید دارد و این دو گانگی، سبب شده است که تصمیمات گاه متناقض به نظر برسد.

مهندس بحیرایی:

در سؤالی که در نشست اول هم مطرح شده و باید پاسخ داده شود، این است که کشتی یعنی چه؟ در مجموعه کتابی که به نام «قوانین و مقررات بندری دریایی ایران» وجود دارد ماده یک این قانون اذعان می دارد که هر شناوری که جی تی آن، (وزن ناخالص) بالای ۲۵ تن باشد؛ اهم از اینکه سازه و اقامتگاه آن تکمیل شده باشد یا نباشد؛ دریارو و واجد پرچم باشد این شناور کشتی محسوب



بحیرایی:

من به عنوان کسی که سالیان

ممتدی را در

ساخت کشتی در

دریای جنوب و

شمال گذرانده ام،

به ضرص قاطع

می گویم اگر

برنامه ریزی برای

ساخت کشتی به

دقت انجام گرفته

و ساخت مطابق

با آن برنامه پیشی

برود، ساخت

کشتی در کشور

اقتصادی هم

هست