

از سوی شورای عالی صنایع دریایی، برای ارزیابی و شناسایی ظرفیت های شرکت ها و فعالان صنعت دریایی به انجمن مهندسی دریایی تفویض اختیار شده است

گروه تشکل های دریا- به دعوت انجمن مهندسی دریایی ایران اولین نشست هم اندیشی برنامه نوسازی ناوگان دریایی کشور با هدف شناسایی توانایی های بالقوه و بالفعل کشتی سازی های کشور و با حضور جمعی از مسئولان، سازندگان، کارفرمایان و صاحب نظران دریایی و اعضای هیات مدیره انجمن مهندسی دریا کشور در محل سالن کنفرانس ساختمان شهید نادری و وزارت صمت در باره ظرفیت های ساخت داخل، استراتژی حفظ ظرفیت و توسعه ناوگان دریای ایران، نحوه مشارکت سازندگان و استفاده از زنجیره تامین قطعات و تجهیزات بحث و گفتگو شد که در ذیل مشروح سخنان آنها می پردازیم

به دنبال توزیع عادلانه سفارشات ساخت، میان کشتنی سازی های داخلی هستیم

سعید جعفری، ریاست دبیر خانه شورای عالی صنایع دریایی کشور، در این نشست به تفویض اختیار انجمن مهندسی دریایی ایران از سوی شورای عالی به منظور ارزیابی و شناسایی ظرفیت های شرکت ها و فعالین صنعت دریایی اشاره و اظهار داشت: انجمن ها در حوزه سنجش توانمندی داخلی به عنوان نماینده بخش خصوصی با صنعت قانونا می توانند این توانمندی ها را به ما ابلاغ کنند. وی در ادامه گفت: در حوزه دریایی خوشبختانه، انجمن مهندسی دریایی که از قبل نیز جامعیتی در حوزه دریایی داشت مجدداً آغاز به کار نموده، امیدواریم انجمن در احصاء ظرفیت های داخلی سر بلند بیرون بیاید و بتواند کمک شایانی به حوزه صنعت دریایی کشور کند.

سعید جعفری بیان داشت: با توجه به آمار موجود در وزارت صمت چیزی حدود ۵۵ شرکت فعال در حوزه دریایی و ۱۵۷ شرکت در زمینه قطعه سازی فعالیت داشته اند، که البته صرفا حوزه خدماتی شان محدود به صنعت دریایی نیست و با دیگر بخش های صنعت هم در ارتباط هستند. البته اینکه در حال حاضر به چه میزان می توان از توانمندی این شرکت ها استفاده کرد را انجمن ها و اتحادیه ها باید بررسی و اعلام کنند. در این راستا نیز از استانداران و ادارات کل صنعت، معدن و تجارت، هفت استان ساحلی خواسته ایم که توانمندی های استانی را به ما اعلام کنند.

جعفری گفت: بر اساس قانون حاکمتر، ما هر نیازی را که در کشور داشته باشیم، ابتدا باید ظرفیت های داخلی را بر کنیم و بعد به سمت تامین خارجی حرکت کنیم، در وزارت صمت و شورای عالی صنایع دریایی، در موضوع تامین به صورت صفر و ۱۰۰ نیستیم، که قطعاً باید تامین از داخل کشور باشد، یا حتماً باید این بحث از خارج تامین شود، این ها نیاز به بررسی کارشناسی دارد. نکته مهم در تامین نیاز از شرکت های خارجی توجه به رعایت قانون، در پیوست انتقال تکنولوژی و فناوری می باشد.

ریاست دبیر خانه شورای عالی صنایع دریایی بیان داشت: در ارزیابی انجام شده از نیاز شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش، سازمان بندر و دریانوردی، سازمان شیلات ایران و قوانین و مقرراتی که ما را مکلف به تجهیز ناوگان می نمود، به جمع بندی از نیاز کشور رسیدیم؛ که در خروجی آن برای ۵ سال آینده، مبلغی حدود ۱۲ میلیارد یورو برای حفظ ظرفیت و تجهیز ناوگان احصا شده است.

وی با اشاره به دهمین جلسه شورای عالی صنایع دریایی گفت: در جلسه اخیر شورای عالی که با حضور ریاست محترم جمهور و وزرای عضو برگزار شد، مقرر گردید، که طی یک برنامه ۱۰ ساله، متوسط عمر ناوگان دریایی به ۱۰ سال برسد و این عدد طبق اعلام کشتیرانی ها سنی اقتصادی و استاندارد است. برای این اقدام نیاز است، تعدادی از شناورهای موجود بازنشسته و تعدادی شناور جدید جایگزین این ها بشود؛ و همچنین طبق برنامه های توسعهای این شرکت ها باید تعدادی شناور هم به ناوگان خودشان اضافه کنند.

جعفری با اشاره به جایگاه جهانی کشور اظهار داشت: ایران سابقاً رتبه نودهم را در بازار بین المللی حمل و نقل دریایی داشته، که متأسفانه با توجه به اینکه در چند سال گذشته ظرفیت ناوگان ما رشد هم داشته با سقوط چند پله ای به رتبه بیست و یکم رسیده ایم؛ و این بدین معناست که رشد ما از میانگین رشد جهانی کمتر بوده است.

ریاست دبیر خانه ششورای عالی گفت: امیدوارم حداقل بتوانیم در شناسایی توانمندی های کشور به درستی عمل کنیم، تا بتوان این سفارشات را بر اساس ظرفیت کشتنی سازی ها به طور یکنواخت توزیع کرد و اینطور نباشد که ظرفیت ساخت یک کارخانه کشتنی سازی پر باشد و کشتنی سازی دیگری از نداشتن پروژه تعطیل بشود.

جعفری گفت: البته وظیفه ما به عنوان دبیر خانه شورای عالی صنایع دریایی در اینجا به پایان نمی رسد؛ شورا به دنبال رویه ای مناسب برای تامین مالی پروژه ها می باشد، به این دلیل که هم بهره برداران و هم سازندگان بدون روندی عادلانه در تامین مالی، از عهده میجت نوسازی و بازسازی بر نمی آیند، که آن را هم در دست پیگیری داریم، تا با کمک رئیس جمهور و بقیه اعضای شورای عالی منابع لازم را از طرقی مناسب کسب کنیم.

وی در پایان اظهار داشت: سرعت عمل در میجت جمع آوری داده ها و توانمندی ها بسیار حائز اهمیت است، بهره برداران و صنعت دریایی جهانی منتظر ما نخواهند ماند و خواهش من از انجمن مهندسی دریایی و فعالان این صنعت نهایت توجه به مولفه زمانبندی می باشد.

حسن رضا صفری، رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران در این نشست گفت: با حمایت های سازمان بندر از محل وجوه اداره شده و حمایت های شورای عالی صنایع دریایی کشور از طریق صندوق توسعه صنایع دریایی می توان به نوسازی شناورها امیدوار بود.

توپ در زمین کشتنی سازها

وی با اشاره به بند دوم مصوبات دهمین جلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور و پی گیری های ریاست محترم جمهور، تاکید کرد که اکنون توپ در زمین کشتنی سازی ها است.

صفری در خصوص تبیین طرح نوسازی ناوگان دریایی کشور، اظهار داشت:



نوسازی ناوگان دریایی در جهان از دو طریق انجام می شود، یک روش جایگزینی و نوسازی، با خروج کشتنی های قدیمی از چرخه بهره برداری و جایگزینی آن با شناورها ی جدید است. روش دوم نوسازی ناوگان با بازسازی و کاهش سن متعارف کشتنی ها که اصطلاحاً به آن جوانسازی کشتنی هم می گویند، که مطابق استانداردها و قوانین موسسات رده بندی شرایطی فراهم می شود، که این کشتنی ها در داک، با تعویض اجزای مختلف مانند: بدنه، آهن آلات، موتور ماشین آلات یا نوسازی سایر ادوات و تجهیزات مطابق الزامات روز IMO می توانند سن شناور را بهبود ببخشند. البته آن چیزی که ما در این نشست به دنبال آن هستیم، نوسازی ناوگان از روش اول و جایگزینی شناور است.

هدف ما آگاهی از مقررات حمایتی فابنانس در پروژه های دریایی است که با وجوه اداره شده سازمان بندار انجام می شد

وی در ادامه داد: هدف ما از این نشست آگاهی از مقررات حمایتی فابنانس در پروژه های دریایی است که وجوه اداره شده سازمان بندار قدیمی ترین فابنانس در صنایع دریایی است، که از سال ۱۳۸۰ شروع و به سازمان اجازه می دهد که وجوهی را سپرده کرده و از محل آن نرخ تسهیلات را به صورت یارانه ای به سازندگان پرداخت کند، عمدتاً لندینگ کرافت هایی که در منطقه فعالیت می کنند و در شرایط فعلی تحریم به داد کشور رسیدند، از محل وجوه اداره شده سازمان بندار ساخته شده اند. که به نظر من این یکی از موفق ترین فابنانس های حوزه دریایی کشور بوده که متأسفانه جدیداً این وجوه غیر فعال شده است.

کوله بر های دریایی چشم انتظار صندوق توسعه صنایع دریایی برای نوسازی شناورها هستند

صفری گفت: در سال ۱۳۹۶ نیز هیات وزیران مصوبه ای را تحت عنوان ورود کالا توسط ملوانان شناورهای ستنی تصویب کرد، متأسفانه اقتصاد و تجارت این شناورها به ورود کالای ته لنجی وابسته است، من اصطلاحاً به این شناورها که از واردات کالا به این شکل استفاده می کنند، کوله بر های دریایی می گویم؛ قانون برنامه جایگزینی شناورهای دریایی ستنی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن (لنج های تجاری) در راستای تقویت این بخش از ناوگان دریایی تصویب شده است، به کمک این قانون و حمایت های سازمان بندار از محل وجوه اداره شده و حمایت های شورای عالی صنایع دریایی کشور از طریق صندوق توسعه صنایع دریایی می توان به نوسازی این شناورها امیدوار بود.

طرح تامین خدمات شناوری وزارت نفت برای جایگزین شناور های خارجی با شناور های داخلی

رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی در ادامه افزود: طرح جدیدی نیز تحت عنوان تامین خدمات شناوری وزارت نفت برای جایگزین شناورهای خارجی با شناور های داخلی که در حوزه خدمات فراساحلی فعالیت می کنند مطرح شده، که اقدام مثبتی برای افزایش سفارشات ساخت کشتنی سازی ها می باشد؛ در این طرح حدود ۱۲۰ شناور خدماتی شرکت های تابعه شرکت ملی نفت در برنامه ای تحت عنوان خرید خدمت ۱۰ سال شناورهای داخلی در قالب قرارداد، BOO، و به صورت ارزی بسته می شود.

با فضا سازی رسانه ای؛ اقتصاد دریا برای اولین بار وارد برنامه توسعه کشور شد

صفری در ادامه بیان کرد: برنامه هفتم توسعه علی رغم تأکیدات رهبری بر اقتصاد دریامحور و بخشنامه اول ریاست جمهوری برای درج موضوع کلبیدی اقتصاد دریا در برنامه هفتم؛ در کمال تعجب در پیشنویس لایحه اول که منتشر شد، نامی از اقتصاد دریا نبود. که بلافاصله انجمن مهندسی دریایی ایران طی نامه ای اعتراض جامعه دریایی را اعلام، و با فضا سازی رسانه ای خوشبختانه اقتصاد دریا برای اولین بار وارد برنامه توسعه کشور شد. البته این انتظارات جامعه دریایی را برآورده نکرده و به همین دلیل در اقدامی دیگر انجمن از طریق نامه نگاری با ریاست مجلس و پیگیری در جلسات کمیسیون های مختلف مجلس، به نوع نگارش بندهای مربوط به اقتصاد دریا محور اعتراض و پیشنهادات خود را در این زمینه ارائه نمود. همچنین مجمع تشخیص مصلحت نظام هم مشغول تصویب سیاست های کلی اقتصاد دریا محور است؛ که انجمن

در این زمینه نیز فعالیت های خودش را انجام داده و امیدواریم در این حوزه هم به نتیجه مطلوب برسیم، متأسفانه بندهای تصویب شده مطلوب جامعه دریایی نیست.

صفری گفت: میجت فعالسازی و اعلام ظرفیت های دریایی به صورت عام، و کشتنی سازی و تجهیزات سازی به صورت خاص، وظیفه ای است که به شورای عالی صنایع دریایی محول شده؛ که امیدواریم در یک برنامه مشخص بعد از احصاء نیازمندی و توانمندی ها در جلسه آتی شورای عالی صنایع دریایی برنامه منسجمی را ارائه، و بندهای مربوط به تصویب برسد. برای اولین بار با مصوبه ششورای عالی صنایع دریایی تمام کارفرمایان و بهره برداران صنایع دریایی مکلف به اعلام نیازمندی های آتی خودشان شدند؛ دبیرخانه شورا نیز بحث ارزیابی ظرفیت و توانمندی های بخش صنعتی را به انجمن مهندسی دریایی ابلاغ کرده و ما نیز بلافاصله فراخوان بخش صنعتی را به برنامه نوسازی ناوگان دریای کشور را به صورت فرم های ارزیابی آغاز و این جلسه را برای معرفی ابعاد و اهداف این طرح ترتیب دادیم. با نیازمندی هایی که بهره برداران حوزه صنایع دریایی به شورای عالی اعلام نمودند، دیگر نوبت اقدام صنعت دریایی کشور است که با استفاده صحیح از ظرفیت ها این موقعیت را برای پیشرفت دریایی کشورمان به میان بیاщим.

ولین نشست هم اندیشی نوسازی ناوگان دریایی کشور؛ استفاده از ظرفیت های چین در تامین مالی برنامه نوسازی ناوگان دریایی

شهردا کوکی، عضو هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی نیز در این نشست گفت: وقتی صحبت از اقتصاد دریامحور می شود، اشاره به کل ظرفیت سواحل دریا داریم، ولی وقتی از اقتصاد دریا صحبت می کنیم، بختمان مربوط به صنایع و ظرفیت هایی است که مستقیم یا غیر مستقیم در ارتباط با دریا هستند، و این مقوله متفاوت از اقتصاد سواحل است. امیدواریم این تفکر حداقل میان جامعه دریایی به درستی جایفتد، هفته گذشته در مرکز پژوهش های مجلس به طور شفاهی به توافقی در زمینه تقسیم بندی اقتصاد دریا، اقتصاد سواحل و مجموع اقتصاد دریامحور رسیدیم.

چشم انداز توسعه جهانی اقتصاد دریا سال ۲۰۳۰

وی در ادامه گفت: در چشم انداز توسعه جهانی اقتصاد دریا، مسئله ای قابل توجه در تغییر ارزش جهانی اقتصاد دریا در برخی بخش ها وجود دارد، به طور مثال: در حوزه شیلات شاهد افزایش به صورت فرآوری خواهیم بود، و یا در بخش انرژی با دهای فراساحلی که در سال ۲۰۱۰ از نقش ۰/۵ درصدی به ۸ درصد در سال ۲۰۳۰افزایش خواهد داشت. متأسفانه در داخل کشور تمام مدتی که این موضوع را پیگیری می کردیم صحبت از اقتصادی نبودن استفاده از این نوع انرژی را مطرح می کردند، در صورتی که در بررسی که در برنامه فضایی دریایی انجام شد امکان بهره برداری از انرژی فراساحلی باد در خلیج فارس شاید نبود.

عضو هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی گفت: مسئله ای که ما باید به آن بپردازیم باز تعریف و چگونگی اهداف چشم انداز به تفکیک بخش های مختلف صنعت دریایی در داخل کشور است. باید سهم هر کدام از بخش های صنعت پایش و اندازه گیری شود و همچنین در این مسیر باید به عوامل بستر ساز و صنایع نوظهور مانند: آموزش، پژوهش، نظارت، زیست فناوری دریایی، شیرین سازی آب دریا و... توجه نمود.

کوکی با اشاره مصوبات شورای عالی صنایع دریایی گفت: مرور این مصوبات برای اطمینان خاطر کشتنی سازان است، در برهه کنونی بنای دولت بر حمایت از شرکت های دانش بنیان و توسعه اقتصاد دریامحور می باشد.

وی با ذکر مثال هایی از طرح های موفق جهانی در زمینه توسعه ناوگان عنوان نمود: در این مسیر باید از اقدامات دیگر کشورها الگوبرداری کرد، برنامه توسعه ناوگان دریایی کشور کانادا در سال ۲۰۱۰ با ۳۳ میلیارد دلار و ۴۰ کشتنی آغاز و در حال حاضر این برنامه به ۸۰ میلیارد دلار و حدود ۱۰۰۰ کشتنی گسترش یافته است. مسئولیت این پروژه و نگهداری ناوگان به عهده نیروی دریایی کانادا و اجرای پروژه توسط بخش تجاری انجام می شود. دریافت ما از این برنامه نوسازی ناوگان دریایی که توسط کانادا انجام می شود چیست؟ بنده مشخصات و برداشتی را از این برنامه نوشته ام: اهداف مشخص، نگاه جهانی، وفاق ملی



نشست هم اندیشی برنامه نوسازی ناوگان دریایی کشور

بندهای مصوب تشخیص مصلحت مطلوب جامعه دریایی نیست اقتصاد سر آمد گزارش می دهد

کوله بر های دریا چشم انتظار صندوق توسعه صنایع دریایی برای نوسازی شناورها

منابع داخلی پاسخگوی تامین مالی طرح نوسازی ناوگان دریایی نیست

شرکت های کشتنی سازی، شفافیت در روند انتخاب سازندگان، چهارچوب قرارداد برای کاهش ریسک، فراهم کردن فضای گفتگو، تاسیس نهاد تنظیم گر در ساختار دولت، تشکیل کمیته راهبردی در سطح معاونین وزرا، تمرکز بر رفع چالش های صنایع کشتنی سازی، پیش بینی مخاطرات پیش رو و پایش مستمر برنامه.

کوکی در پایان اظهار داشت: اگر حقیقتاً به دنبال توسعه صنایع کشتنی سازی خودمان هستیم، ما نیز باید در ششروع برنامه نوسازی در کشور همه جوانب کار را در نظر بگیریم، جایگاه نهادهای متولی مانند: وزارت صمت، ششورای عالی صنایع دریایی کشور، سازمان بندر و دریانوردی و... باید مشخص باشد، ضمناً نحوه تنظیم قراردادها باید مشخص شود، که به نظر بنده بهترین نوع آن به صورت آ ارزی است، ارزیابی باید در دفاتر طراحی و مهندسی آغاز شود، برنامه تامین صورتی که این ارزیابی باید در دفاتر طراحی و مهندسی آغاز شود، برنامه تامین تجهیزات پروژه حتماً باید مشخص باشد، در تامین مالی پروژه خیلی امیدوار نیستم که منابع مالی داخلی پاسخگوی هزینه های پروژه باشد و بهتر است از ظرفیت برنامه جامع همکاری با چین استفاده مناسبی در حوزه سرمایه گذاری کنیم، میجت کاربردی شدن آموزش در دانشگاهها پرداخت ۲۰ درصد هزینه نوسازی به صورت یارانه ای و... این ها نمونه هایی از اقداماتی است که باید بروی آن کار کارشناسی و اجرایی شود تا طرح به نتیجه مطلوب خود برسد.

سفارش ۳ هزار تن سازه دریایی مورد نیاز نداجا و سفارش ساخت ۶۵ فروند کشتنی برای ترکیه و روسیه را داریم

امیر دریدارد دوم عباس فاضلی نیا، فرمانده فنی نیروی دریایی ارتش هم در این نشست اظهار داشت: ما ایرانیان نباید خودمان را دست کم بگیریم پیچیده ترین بخش فناوری در حوزه دریایی ساخت شناورهای رزمی و زیر دریایی می باشد، که به لطف خدا کشورمان در طراحی و ساخت در زمینه کشتنی سازی نظامی مشکلی ندارد، در گذشته کشتنی ها در زمان طولانی تری ساخته می شد، ولی برای مثال ناوشکن دماوند را که چند روز دیگر از آن رونمایی می شود در عرض سه سال تولید کردیم، که این اقدام نه فقط مختص نداجا بلکه مروهون تلاشهای همه صنایعی که در حوزه ساخت تجهیزات و جنگ افزارهای نظامی فعال هستند، می باشد.

وی افزود: تمام تلاش نیروی دریایی در این برهه کمک به صنعت دریایی است، با دستیابی به فناوری طراحی و ساخت انواع تجهیزات نظامی ظرفیتی در این بخش آزاد می شود، که می توان از آن در حوزه های تجاری و صنعتی بهره برد. فاضلی نیا با اشاره به سفارشات بین المللی در زمینه کشتنی سازی گفت: جهت تامین دلگرمی کشتنی سازان عرض می کنم، شرکتی ترکیه ای برای ساخت ۳۵ فروند و شرکتی روسی برای ساخت ۳۰فروند کشتنی تجاری پیش قدم شده اند. وی ادامه داد: در اینجا یک هدف بزرگی برای توسعه ناوگان دریایی کشور تعیین شده، و به نظر من مشکلات کشتنی سازی بخش خصوصی در زمینه منابع مالی و تضامین با ابغای نقش حاکمیتی در وزارت صمت، سازمان گسترش، نیروی دریایی و... قابل حل خواهد بود. برای مثال نیروی دریایی ارتش با مشارکت معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، برای تسهیل ارتباط میان کارفرما و نیروی دریایی کارخانجاتی را به نام «کارخانجات نوآور» ایجاد کرده است. که در این مجموعه نداجا یاردهایی را به هزینه خود برای صنایع پایین دستی ایجاد نموده است؛ اگر صنایع پایین دستی را حمایت و پشتیبانی نکنیم این هدف قابل پوشش نیست، اما اگر همه بخش های صنعت در پایین دست را شناسایی و مشغول به کار کنیم در تنازی مناسب کار برای همه فعالین وجود دارد.

فرمانده فنی نیروی دریایی ارتش افزود: در حال حاضر یک اقدام مشترک دیگر نیز میان نیروی دریایی ارتش، سازمان گسترش و ایزویکو شکل گرفته که مقرر شد، در عرض شش ماه ۳۰۰۰تن برای نداجا سازه دریایی بسازند. در واگذاری این پروژه آقای ضریب مدیرعامل ایزویکو گفتند حجم این پروژه در این بازه زمانی بسیار زیاد است، من هم پیشنهاد استفاده از کشتنی سازی های خرد را در این پروژه دادم.

فاضلی نیا در ادامه گفت: پیشنهاد من این است، برای هدفمند بودن این برنامه جلساتی در سطوح بالای تصمیم گیری برگزار شود و حاکمیت در این جلسات ردیف برنامه را در بودجه کشور تعریف کند؛ میزان تولید فرولا در صنایع کشتنی سازی از روی سفارشات مجموعه های بزرگ مانند: نیروی دریایی، ایزویاکو، صدا و... مشخص است، به این ظرفیت توان صنایع پایین دستی را اضافه کنیم، با این اقدام میزان تولید سالانه نیز قابل محاسبه است.

وی با یادآوری بخشی از صحبت های دکتر کوکی بیان داشت: در بخشی از ارائه صحبت از راهبرد شد؛ راهبرد به معنای طرح ریزی، برنامه ریزی، اجرا و ارزیابی می باشد، طرح ریزی و برنامه ریزی اقدامی است که باید دولت انجام دهد و اجرا را باید از کشتنی سازی ها بخواهد، در اینجا موسسات رده بندی و انجمن مهندسی، با ارزیابی کشتنی سازی ها را رگ بندی کرده و در آخر با بررسی ظرفیت ها و طبقه بندی آنها به عنوان هماهنگ کننده مجموعه های بزرگ را با صنایع پایین دستی متصل می کنند.

فاضلی نیا گفت: نیروی دریایی هیچ چشم داشت درآمدی در کمک به صنعت دریایی ندارد، هر مجموعه صنعتی که بخواود به حوزه دریایی ورود پیدا کند نیروی دریایی با تمام توان از آنها پشتیبانی می کند، حتی نداجا تولید شناور را با شرکت های خصوصی انجام می دهد، چندی پیش یک شرکت ورشکسته در زمینه رنگ را با در اختیار گذاشتن زیرساخت، سوله، تجهیزات و کمک برای گرفتن تاییده ها به مجموعه تولیدی فعال در زمینه رنگ دریایی تبدیل شد. فرمانده فنی نداجا در پایان عنوان کرد: در همین راستا در شمال کشور اقدام به تجهیز و راه اندازی «کارخانجات ناوگان شمال» در ۵۰ هکتار از اراضی شهر انزلی نمودیم، که تعداد نفرت مشغول در آنجا به هیچ عنوان پاسخگوی این ظرفیت نیست و حتماً باید از بخش خصوصی در حوزه های مختلف صنایع پایین دستی استفاده کنند، و دلیل اینکه فعلاً قراردادهای روسیه و ترکیه را به صورت فریز نگه داشته ایم، خالی بودن ظرفیت ساخت برای سفارشات داخلی در طرح نوسازی ناوگان دریایی کشور است.