



یکشنبه-۷ آبان ۱۴۰۲ - سال هفتم- شماره ۱۷۶۸

اقتصاد دریا

تنگه هرمز و اهمیت آن

بخش پایانی

تنگه هرمز و تأثیر آن بر سیاست‌های منطقه‌ای عراق

هما یون الهی - روی هم‌رفته بر نامه کاهش وابستگی به تنگه هرمز توسط عربستان و برخی کشورهای دیگر توانست در حد مطلوب دنبال شود، زیرا حتی طرح‌های مطرح شده نیز کاملاً اجرا نشد؛ به طوری که طرح‌های اجرا نشده در عربستان همراه با لوله‌های انتقال نفت عراق از طریق خط لوله سراسری عربی که در سال ۱۳۶۴ (۱۹۸۵) با ظرفیت نیم میلیون بشکه در روز کامل شد و همچنین خط لوله عراق - ترکیه با ظرفیت ۲ میلیون بشکه در روز جمعاً خطوط لوله منطقه می‌توانست حدود ۴ میلیون بشکه نفت در روز را خارج از تنگه هرمز انتقال دهد و بنابراین بخش اعظم نفت منطقه هنوز می‌باید از تنگه هرمز عبور نماید.

پیروزی انقلاب اسلامی در ایران با توجه به تبلیغات سوء کشورهای غربی راجع به «صدور انقلاب»، موجب بدبینی و عدم اعتماد عربستان و سایر کشورهای عربی نسبت به اهداف سیاست خارجی ایران در منطقه شد. در سال ۱۳۶۲ (۱۹۸۳) عربستان از ادامه جنگ عراق علیه ایران استفاده نمود و طرح خود را برای ایجاد یک پیمان دفاعی منطقه‌ای بدون حضور ایران و عراق با تشکیل شورای همکاری خلیج فارس عملی کرد. علاوه بر این عربستان در ۸ سال جنگ عراق علیه ایران، از متجاوز به طور کامل حمایت کرد و همین امر روابط دو کشور عربستان و ایران را تیره‌تر نمود و بالاخره واقعه کشتار عظیم حجاج ایرانی توسط پلیس عربستان در حج سال ۱۳۶۶ (۱۹۸۷) در مکه معظمه باعث قطع روابط دو کشور شد.

تشکیل پیمان ۲+۶ (شش کشور عضو شورای همکاری خلیج فارس به همراه سوریه و مصر) (شش مارس ۱۹۹۱ میلادی) برای دولت ایران نشانی از کوشش عربستان برای منزوی کردن ایران در منطقه بود. دولت جمهوری اسلامی ایران در جهت خروج از این انزوا از اواخر سال ۱۳۶۹ (اواخر سال ۱۹۹۰) کوشش‌های جدیدی برای ایجاد ارتباط بین دو کشور آغاز کرد. روابط بین ایران و عربستان در سال ۱۳۷۰ (۱۹۹۱) تجدید شد که این آغاز دوره جدیدی در روابط ایران با همسایگانش است که این امر با انتخاب آقای سید محمد خاتمی به ریاست جمهوری در سال ۱۳۷۶ وارد مرحله جدی و جدیدی گردید.

عراق، بسان کشورهای خلیج فارس، برای صادرات نفت خود به خطوط دریایی و عبور از تنگه هرمز متکی است. بر عکس ایران، عراق در خلیج فارس دارای سواحل وسیع و مناسب نیست. بندر بصره در شط‌العرب مهمترین و اصلی‌ترین بندر عراق بود. در دهه ۱۳۴۰ (دهه ۱۹۶۰) بندر فاو در دانه‌شط‌العرب همراه با بصره گسترش یافت و به صورت بندر اصلی بندر نفت عراق درآمد. توسعه بندر فاو در ۱۳۲۹ (۱۹۵۰) شروع و در سال بعد صدور نفت از آن آغاز شد. مجموعه‌ای از خطوط نفت فاو را با جاهای نفت رومیسلا و زوبیر متصل می‌کرد. در سال ۱۳۳۹ (۱۹۶۰) سکوی صادرات نفت خرمه امیر به جنوب فاو در داخل دریا به بهره برداری رسید که بعداً سکوی مینا البکر در سال ۱۳۶۹ (۱۹۷۰) به آن اضافه شد.

با توجه به طول ساحل محدود و نامناسب در خلیج فارس (۲۵ کیلومتر) و همچنین اختلاف با ایران بر سر مسأله اروندرود، عراق ایجاد لوله‌های انتقال نفت را برای استقلال بیشتر از اروندرود و خلیج فارس (به خصوص آبراه تنگه هرمز) اساسی تشخیص داد. هرچند در سال ۱۳۵۵ (۱۹۷۶) خط لوله نفت عراق - سوریه در اثر تنش در روابط دو کشور بسته شد و این خطر برای سایر خطوط انتقال نفت می‌تواند همیشه صادق باشد، ولی عراق عملاً خطر مزبور را کمتر از خطر درگیری بسا ایران و در نتیجه بسته شدن راه دریایی صدور نفت خود دانسته و طرح‌های توسعه لوله‌های انتقال نفت خود را گسترش داد. در سالل ۱۳۶۲ (۱۹۸۳) خط لوله سراسری عراق - ترکیه با ظرفیت ۱/۲ میلیون بشکه در روز به بهره برداری رسید. در سال ۱۳۶۴ (۱۹۸۵) طی قراردادی با عربستان، این کشور خط لوله سراسری خود را با ظرفیت یک میلیون بشکه نفت در روز در اختیار عراق گذاشت. و بالاخره خط لوله انتقال نفت سوم (خط انتقال دوم ترکیه) با حداکثر ظرفیت یک میلیون بشکه در روز نیز ایجاد شد. علاوه بر این در راستای استقلال بیشتر از اروندرود و به دست آوردن سواحل بیشتر در خلیج فارس، عراق را سوسه نمود تا سعی نماید بر بخشی از کویت تسلط یابد. همچنین ادعای عراق بر بخشی از خاک ایران (خوزستان) را می‌توان در همین راستا ارزیابی نمود. شاید یکی از دلایل بازپچه قرار گرفتن صدام برای حمله به خاک ایران در سال ۱۳۵۹، همین سیاست بود که بالاخره بعد از ۸ سال جنگ تمام عیار بدون نتیجه مثبت برای عراق پایان یافت. میل و خواست عراق برای دسترسی به سواحل مناسب در خلیج فارس انگیزه مهمی در حمله به خاک کویت در ۱۳۶۹ (۱۹۹۱) بود که این حمله نیز با مقابله نیروهای ائتلاف غربی با شکست روبرو شد.



و علاقه کار می‌کنیم.

مدیرعامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل اظهار کرد: طرح‌هایی که در بخش کشتی سازی ایزوایکو انجام می‌شود به جهت امکانات در صدرا قابل انجام نیست.

ضربی بیان کرد: ایزوایکو و صدرا دو شرکت همکار و رقیب بوده که رقابت مثبت می‌کنند و تلاش‌شان هم این است، تعامل و هم افزایی داشته و امکانات از همدیگر قرض می‌کنند و می‌دهند.

ثبت رکوردهای بی سابقه توسط ایزوایکو

وی اشاره کرد: ایزوایکو در سال گذشته چند رکورد داشته که در تاریخ کشتی سازی‌های بی نظیر است، ۹۵ فروند شناور در سال گذشته داکت شد که اگر پرشیاهرمز را حساب کرد به ۱۴۰ فروند می‌رسد و سه ماهه آخر سال ۱۴۰۰ یاردهای ایزوایکو پر شده بود. مدیرعامل ایزوایکو گفت: تناژ کاری از ۲۸ هزار تن به ۳۵ هزار و ۶۰۰ تن افزایش یافت و امسال برای اولین بار به ۵۰ هزار تن افزایش داده شد، زمان تعمیرات هم کاهش یافته است.

رشد ۴۵ درصدی فروش ایزواکیو

ضربی خاطر نشان کرد: سال گذشته فروش ایزوایکو ۴۵ درصد رشد کرد و درحالی که دلاری که شرکت‌های دولتی در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ بر مبنای آن عمل کرد درآمدی داشتند به قیمت ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان محاسبه می‌شد و از طرفی هم خدمات باارز آزاد از بازار آزاد دریافت می‌شود.

وی افزود: این در هزینه‌ها تأثیر گذار است و با وجود این، هشت دهم درصد کاهش هزینه در ایزوایکو رخ داد.

مدیرعامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل درباره شائبه حضور نیروهای غیربومی در ایزوایکو با بیان این که اغلب مدیران بومی هستند گفت: این که می‌گویند مدیران بومی در ایزوایکو به کار گرفته نشده‌اند اشتباه است.

ضربی ادامه داد: مدیر پشتیبانی یکی از یاردها نفر سوم و چهارم بود که به عنوان یکی از مدیران مجتمع منصوب شد، نیروی دیگر را با توجه به اینکه حقوق خوانده بود مدیر اداره کار و اجتماعی منصوب شده است که این‌ها بومی هستند.

مدیرعامل ایزوایکو یادآور شد: یک مدیر مالی به عنوان غیربومی برای حسابرسی مالی با سابقه دریایی با ایزوایکو همکاری می‌کند و مورد اعتماد است، زمانی که مدیر مالی مجتمع بازنشته شد و تا زمانی که بتوان فردی را برای این جایگاه پیدا کرد این فرد را به عنوان مدیر مالی به کار گرفتیم. نباید در روند کار اختلال به وجود بیاید.

ضربی گفت: تنها خانواده‌های دو مدیر ایزوایکو در استان حضور ندارند یکی خودم و دیگری هم معاون اصلی شرکت که تنها پنج شنبه و جمعه‌هایی که روزهای غیرکاری باشد به خانواده خود سر می‌زند و به جز زمانی که ماموریت باشد در شرکت حضور دارد. مدیرعامل ایزوایکو بیان کرد: برنامه به گونه‌ای تنظیم شده که اگر ایشان در شرکت حضور نداشت من باید در شرکت باشم، از طرفی باید توجه کنیم که همه کارفرمایان این مجتمع در تهران هستند.

ضربی در ادامه افزود: مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران برای توسعه صنایع همجوار برنامه داشته و تلاش دارد کارخانه‌هایی که می‌توانند زنجیره تولید را تکمیل کنند راه‌اندازی شود.

وی گفت: زمین برای تولید ورق‌های دریایی به یک شرکت فولادی تحویل شده است که در حال انجام کارهای مقدماتی است، با شرکت فولاد هرمز گان هم تفاهم شده در ایزوایکو پروفیل‌های دریایی تولید کند.

وی بیان کرد: این مجتمع درحال تلاش برای راه‌اندازی کارخانه تولید کابل دریایی است چون بخشی از تجهیزاتی که خریداری می‌شود کابل‌های دریایی است.

مدیرعامل ایزوایکو گفت: در زمینه مسیر دسترسی هم مانند راه‌آهن، با آمدن کارخانه فولاد که شاید بخواهند بخشی از ورق‌های خود را به داخل عرضه کنند و همچنین احداث دو مجتمع پالایشگاهی، احداث آن ضروری است.

وی یادآور شد: به عبارتی شهرکی در زمین ۳۴۵ هکتاری در درون مجتمع برای تکمیل زنجیره تولید اختصاص یافته است، همچنین مذاکره با یک کارخانه تولید رنگ درحال انجام است که این کارخانه ضمن تأمین نیازهای ایزوایکو، امکان صادرات به خارج از کشور هم برایش فراهم خواهد شد.

ایزوایکو تعهد دوره ساخت را می‌پذیرد

ضربی گفت: استیکار با ما سر جنگ دارد و ملت ایران را در محاصره اقتصادی قرار داده است، بنابراین همه کسانی که ظرفیت دارند باید پای کار آیند، به تنهایی نمی‌توان کارها را پیش برد.

وی اشاره کرد: قبل از این اعلام نشده تعهد دوره ساخت را می‌پذیریم و جریمه‌ها را پذیرفته و حاضریم پرداخت کنیم.

مدیرعامل ایزوایکو گفت: امروز کشتی سازی در مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران در حال تعمیر است که قرارداد آن ۲۲ روزه است اما ۱۶ روزه کار آن خاتمه می‌یابد و به زودی یارد کشتی سازی را ترک می‌کند و راهی دریای می‌شود.

وی ادامه داد: این ظرفیت وجود دارد و اقتصاد مقاومتی به معنای واقعی اگر مورد توجه قرار گیرد و گروهی برای مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ظرفیت ایجاد کرده و این مجتمع هم برآری آن گروه ظرفیت ایجاد کرده و هم افزایی وجود داشته باشد قطعاً نتیجه حاصل می‌شود.

بهبازی منابع انسانی مورد توجه است

وی همچنین اضافه کرد: بهسازی منابع انسانی مورد توجه است و طرح طبقه بندی مشاغل پس از ۱۴ تا ۱۵ سال درخواست اجرایی و به طور متوسط ۲۰ درصد حقوق همکاران در ماه‌های اخیر افزایش داده شد.

مدیرعامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل بیان کرد: این کارها در سایه تولید شدنی است و باید درآمد ایجاد کرد تا حقوق پرداخت شود، امروز حداقل چالش نیروی انسانی در مجتمع ایزوایکو وجود دارد. وی افزود: اگر یک ماه حقوق کارگر با تأخیر پرداخت شود یعنی پنج درصد آن کسر شده، تلاش شده در تاریخ مشخصی حقوق پرسنل و کارگران پرداخت شود تا خانواده‌ها بتوانند بر روی آن حساب کرده و برنامه‌ریزی داشته باشند.

ضربی اشاره کرد: اکنون میزان بازدهی کارگاه‌ها بدون اینکه نیروی انسانی تغییر کند ۲ برابر شده است، سال گذشته میزان تولید ۲۳ درصد رشد کرد و امسال هدف گذاری شده ۴۲ درصد افزایش تولید حاصل شود که در ۶ ماهه اول امسال هم میزان رشد تولید ۳۷ درصد بوده است.

درآمد مزاد سه کارخانه ایزوایکو

مدیرعامل مجتمع ایزوایکو گفت: برای اولین بار به کارفرماها اعلام می‌شود ظرفیت پر است و باید قرارداد برای چند ماه آینده بسته می‌کند.

ضربی افزود: این درحالی است که زمانی با چراغ قوه دنبال کار می‌گشتیم اما امروز یارد شناورهای کوچک ایزوایکو تا دی ماه سال جاری امکان پذیرش ندارد و برای بعد از آن قرارداد منعقد می‌کند.

وی ابراز کرد: یارد شناورهای متوسط در گذشته چالش اصلی شرکت بود که امروز از لحاظ درآمدی مستقل شده و اکنون سه کارخانه از لحاظ عملیاتی و درآمدی، درآمد مازاد دارند و در هلدینگ هزینه می‌شود.

پرداخت بدهی‌های تأمین اجتماعی

مدیرعامل ایزوایکو ابراز کرد: نتیجه این فعالیت‌ها کاهش بدهی‌های گروه ایزوایکو بوده به نحوی که ۱۱۰ میلیارد تومان بدهی به تأمین اجتماعی پرداخت شده که از گذشته باقی مانده است و هنوز هم بدهی وجود دارد که درحال پرداخت است.

ضربی ادامه داد: ۳۴ پرونده مالیاتی از ۱۰ سال قبل باز مانده بوده که با دارایی نشست‌های متعددی برگزار و تعامل شده و بخشدوگی جرایم گرفته شد.

وی ادامه داد: هر مدیری در هر جایگاهی دوست دارد بهترین عمل کرد را داشته باشد، خودم ایزوایکویی بوده و کار آموزی ام در همین مجتمع گذرانده‌ام و نسبت به آن تعصب دارم.

مدیرعامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ابراز کرد: درزنند در این مجتمع رشد کرده و سال‌ها با خانواده‌ام در کمپ و اردوگاه کارگری آن زندگی کرده‌ام.

ضربی اشاره کرد: افتخار می‌کنیم دانش فنی که در ایزوایکو به دست آمده بود را در بخش دیگری از کشور به کار گرفته و خدمات ارزنده‌ای داده شد، برخی از همکاران این مجتمع در مقطعی به صدرا رفت و کشتی افراکس اول به طول ۲۵۰ متر در مدت ۲۶ ماه برای کارفرمای خارجی ساخته شد.

وی گفت: ایسن جزو افتخارهای ایزوایکو است که نیروهای آن با همکاری همه ارکان صدرا این اقدام را انجام دادند، امروز به خانه اولیه خود برگشته و با شدت

ضربی از زیر و بم ایزوایکو می‌گوید:

می‌گفتند نمی‌توانید کشتی بسازید! اما ساختیم

به دنبال رفع موانع قانونی صنعت دریایی هستیم

مقررات حاکمیتی و قوانین ملی در کشتی سازی و صنایع دریایی باید بازنگری شود

گروه مهندسی دریایی - امید عباسی -
تأکید رئیس جمهوری و همچنین رئیس دستگاه قضا مبنی بر رفع موانع کارخانه‌ها در راستای افزایش تولید و اشتغالزایی، این موضوع به طور ویژه در دستور کار مدیران هرمزگان نیز قرار گرفت و اینک

مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) که پیش از این در آستانه تعطیلی و غرق شدن در انبوهی از بدهی‌ها بود، در مسیر پیشرفت قرار گرفته است. یک منطقه ویژه اقتصادی در محدوده ای به مساحت یکهزار و ۱۰۰ هکتار در ۳۷ کیلومتری غرب بندرعباس و در ساحل خلیج فارس ایجاد شده است. ایجاد این مجموعه؛ با توجه به موقعیت طبیعی، جغرافیایی و برخورداری از حوضچه آرامش به مساحت ۳۸۰ هکتار و همچنین برخورداری از تسهیلات قانونی منطقه ویژه به منظور توسعه صنعت و تجارت در محدوده صنایع کشتی سازی و صنایع فراساحل و سازه های دریایی و همچنین صنایع پایین دستی و ایجاد کارخانه‌های مرتبط با حوزه کشتی سازی و تأمین منافع اقتصادی، منطقه‌ای، ملی و استفاده از آخرین فن آوری های مرتبط در راستای افزایش تولید و اشتغال پایدار بوده است.

ایزوایکو از طریق خلیج فارس به آب های بین المللی و از طریق بندرعباس با استفاده از راه های زمینی، ریلی و راه های هوایی به اقصی نقاط دنیا دسترسی دارد. حوزه فعالیتسی ایزوایکو به دلیل نزدیکی با بنادر شهیدرجایی و شهید باهنر که بیشترین واردات و صادرات کشور از این بنادر انجام می شود همانند یک گلوگاه راهبردی تلقی می شود و با توجه به تردد هزاران شناور به صورت مسالیهانه در خلیج فارس می‌تواند علاوه بر کمک به ساخت انواع شناورها، کمک شایان توجهی در جهت تعمیرات شناورهای مختلف انجام دهد.

ایزوایکو طی این سال‌ها با طراحی و ساخت سکوهای نفت و گاز نقش خود را در کشور به اثبات رسانده؛ تا جایی که امروز به‌عنوان بزرگ‌ترین زیرساخت صنایع دریایی در کشور شناخته می‌شود و هم‌اکنون با دارا بودن سیستم‌های مرفل از آب‌گیری، به‌آب‌اندازی، توانایی ساخت و تعمیرات هر نوع شناوری در دنیا را دارد.

دکتر سلیمان ضربی مدیرعامل و نایب رئیس هیئت مدیره این مجتمع با حضور در ایرنا مرکز بندرعباس اظهار کرد: ایزوایکو قبل از دولت سیزدهم ۱۶۶ میلیون دلار بدهی بانکی داشت که پرداخت آن در توان ایزوایکو و سازمان گسترش به صورت یک‌جا نبود، واحد حقوقی بانک ملت با اجراییه ثبت برای تعطیلی کارخانه و فروش ماشین آلات به این مجتمع مراجعه کرده بود.

وی ابراز کرد: مهلت دو هفته‌ای از بانک ملت گرفته شد و خوشبختانه در همین مهلت، رئیس، رئیس جمهور و سفر به اردبیل اعلام کرد که هیچ بانکی حق تعطیلی کارخانه‌ها را ندارد.

ضربی گفت: رئیس قوه قضایه هم این موضوع مورد تأکید قرار داد و در نتیجه بانک ملت ایزوایکو را به مذاکره دعوت کرد و با پیگیری‌ها و مذاکره‌های بسیار، سود این بدهی از ۲۲ درصد به چهار درصد کاهش یافت. وی ابراز کرد: با حمایت دولت و پیگیری‌هایی که انجام دادیم ۴۴ و هفت دهم میلیون دلار به بانک ملت پرداخت شده و زمین‌های مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل از رهن این بانک خارج شده است. مدیرعامل ایزوایکو بیسان کرد: این مجتمع یک بدهی ۴۵ میلیارد تومانی هم به بانک ملت داشت که همه حساب‌ها را مسدود کرده بود و عملاً کار کردن با مشکل مواجه بود که برای تمامی جرایم بخشودگی گرفته شد و اوایل امسال ۲۵ میلیارد تومان پرداخت و تعهد حذف شد و اکنون تنها ۲ بدهی بانکی وجود دارد.

وی افزود: یک بدهی به بانک توسعه اسلامی برای

