

**پست الکترونیکی:** Eghtesadsaramad@gmail.com  
**نشانی سایت:** Eghtesadsaramad.ir  
**عضو انجمن روزنامه های غیردولتی**  
**نشانی دفتر مرکزی:**تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی -  
**پلاک ۴۵۶** طبقه سوم - واحد ۳

**طرح و کاریکاتور:** فریبا عزیزی  
**چاپ:** کارگر  
**توزیع:** کار و کارگر  
**تلفن دفتر مرکزی:** ۸۸۷۶۹۲۲۷-۲۱-  
**تلفن دفترشهرستان ها:** ۴۷۵۹۶-۸۶-۲۱-  
**سازمان آگهی ها:** ۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶-

**صاحب امتیاز و مدیر مسئول:** فیروز اسماعیلی نژاد  
**قائم مقام مدیر مسئول:** امید عباسی  
**زیر نظر شورای سیاستگذاری**  
**سردبیر:** دکتر ایرج گلشنی  
**دبیر تحریریه:** سعید قلیچی  
**دبیر عکس:** اصغر بشارتی

روزنامه دریایی

مدیرعامل کشتی سازی ایلکادر گفتگوبا «روزنامه دریایی سرآمد»

# کشتی سازی ایران در انحصار بخش دولتی

## در ایران چیزی به اسم بازار سازی برای کشتی نداریم

بسیار بالایی در ساخت و تعمیرات شناور ها دارند.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات

دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است. از ۲۷ اسفند سال ۱۳۹۳ فعالیت شرکت شروع شده و تاکنون هم ادامه پیدا کرده است.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.

کشتی سازی ایلکا که در زمینه ارایه خدمات دریایی شناورها (فولادی و آلومینیومی) فعال است، بزرگترین شرکت کشتی سازی بخش خصوصی استان بوشهر است که خدماتی از جمله طراحی و ساخت انواع شناورهای فلزی، داکینگ و آنداکینگ شناورها با ابعاد مختلف، تعمیرات، بازسازی و تغییر کاربری شناورهای مختلف فولادی و آلومینیومی، ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی و گازی، خدمات سند بلاست و رنگ آمیزی، تعمیرات شسافت و پروانه، ساخت و تعمیر قطعات مختلف و سرویس تجهیزات و ماشین آلات همراه با نصب و عملیاتی کردن و راه اندازی موتورهای اصلی و ژنراتور و ... را انجام می دهد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با وجود توانمندی متعدد این شرکت در ساخت، تعمیرات و اسکراب انواع شناورهای سبک، نیمه سنگین و سنگین، آنچه رونق را از بازار این شرکت کم کرده است، رقابت آن با شرکت های دولتی و عمومی است. سوگیری های اعتباری و قانونی که برای شرکت های دولتی وجود دارد، امکان رقابت را برای بخش خصوصی سخت و فضای رقابت را محدود کرده است. در گفتگوی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد با محمدامین فقیه، مدیرعامل کشتی سازی ایلکا به مسائل و موضوعات کشتی سازی بخش خصوصی در کشور پرداخته شده است. امید آن که، هماغذوری که رئیس جمهوری -مسعود پزشکیان- در آخرین جلسه توسعه اقتصاد دریامحور تأکید کرده است، با تدوین یک استراتژی دقیق، حضور بخش خصوصی در صنایع مربوط به دریا تسهیل گردد.



مقدار باید هزینه بپردازد؟
فقیه: این شناور حدود ۱۹ متر طول خواهد داشت و بین ۲۰ تا ۳۰ میلیارد تومان هزینه دارد.

اقتصاد سرآمد: این مبلغ هزینه سنگینی محسوب نمی شود و الان در کشور سرمایه های بسیار بیشتری به صورت سرگردان وجود دارد که می توانند وارد کشتی سازی شوند. با این افراد چه کردید و چطور خود را به این سرمایه های سرگردان معرفی کردید؟
الان یک ماشین لوکس خارجی که بیشتر متمولین جامعه در اختیار دارند در همین حدود قیمت قرار دارند، در صورتی که وجه تفریحی کشتی ها بسیار بیشتر است. شما چگونه برای جذب این سرمایه ها چه برنامه ای دارید؟

فقیه: مشکل اصلی ما این است که اصلاً وقتی برای این کار نداریم.

اقتصاد سرآمد: پس بازار کشتی سازی را چطور می توان ساخت؟
فقیه: ما در ایران چیزی به اسم بازار سازی برای کشتی نداریم. تبلیغات ما هنوز به صورت دهان به دهان است و این یعنی بازار کوچک است. از طرفی هم اگر کسی سرمایه لازم را هم داشته باشد، اگر اسم دریا برای او آورده شود، دلش نلزد و فکر نکند که کشتی غرق می شود.

اقتصاد سرآمد: پس بخشی هم مربوط به فرهنگ دریایی ایران است که واجد وجه منفی و یادآور ترس و دلهره است.
فقیه: بله! متأسفانه، فرهنگ دریایی مناسب در کشور

وجود ندارد.

اقتصاد سرآمد: برای این منظور چه اقداماتی را -به عنوان سهم خودتان -انجام دادید؟
فقیه: ما یک برنامه کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت داریم؛ ما در تلاشیم تا این فرهنگ جا بیفتد که مالکین شناور متوجه شوند کاری را که انجام می دهیم واقعی است؛ به آنها اثبات می کنیم که اگر ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری می کنید ظرف ۲ سال باید به شما برگردد. این یکی از تضمینی است که مالک شناور راغب می شود تا کشتی خود را بسازد. ولی ایمان به کشتی سازی داخلی ندارند. متأسفانه مالک حاضر است شناور با عمر ۱۵ ساله مالز یایی، سنگاپوری، ژاپنی و حتی هندی را بخرد، ولسی به صنعت داخل کمک نکنند.

اقتصاد سرآمد: چرا این قدر طول می کشد؟
فقیه: هم به دلیل بازار و هم به خاطر مشتریانی که داریم. زمانی که ما تعمیرات را شروع کردیم به صورت چکی کار می کردیم و یک سری امتیازها در قرارداد می گذاشتیم و برخی شناسور به صورت سربه سر انجام می شد. یعنی هزینه هایی که از مالک گرفته می شد با هزینه های تعمیر مساوی می شد و حتی نزدیک به ضرر هم می رفت. در بوشهر یک شرکت بین المللی به نام صدرا وجود دارد و همچنین یک شرکت کشتی سازی دولتی به نام محلاتی وجود دارد. ما بزرگترین کشتی سازی خصوصی هستیم. یعنی بعد از صدرا و محلاتی، کشتی سازی ایلکاست. ما باید با این دو کشتی سازی رقابت کنیم. ما می توانیم کشتی ها را با ایریگ وارد یارد کنیم، اما صدرا با سینکرو لیفت (بالابر کشتی) این کار را انجام می دهد. شما یک سری اقداماتی است که شما مجبورید آن را انجام بدهید.

اقتصاد سرآمد: مهمترین حمایت ها و مهم ترین موانعی که دولت ایجاد می کند، چیست؟
فقیه: ما هیچ حمایتی از دولت نمی خواهیم. ما فقط از دولتی ها و بخش عمومی و لشکری تمنا می کنم بروکراسی و دست اندازهای اداری را از پیش پای بخش خصوصی بردارید. کمی به بخش خصوصی اعتماد کنید و اجازه دهید بخش خصوصی حرکت کند. تا زمانی که به صورت دولتی و خصولتی پیش می روید، پیشرفتی حاصل نخواهد شد.

اقتصاد سرآمد: در حال حاضر، چه مواردی از مهمترین مشکلات در حوزه کشتی سازی ایران را می توان بیان کرد؟

فقیه: بزرگترین مشکل این است که این بازار در انحصار دولت و بخش عمومی و لشکری است. ما یک جلسه ای با رئیس سازمان بنادر و دریانوردی در دوره دولت آقای روحانی داشتیم که در آن جلسه مطرح شد که مثلاً اگر یک شناور یک کث مورد نیاز دولت قرار است ساخته شود بین کشتی سازی های دولتی و عمومی تقسیم می شود و به بخش خصوصی مراجعه نمی شود و این چیزی است که در آیین نامه های آنها وجود دارد. فقط شناورهایی که برای زیرمجموعه خودشان هست مثل هدایت کشتی، شرکت سینا بنیاد بارانداز مستضعفان برای ساخت کشتی مناقصه می گذارند و بایسد در اداره بندر و دریانوردی شرکت کنیم و ضمانت های بسیار بزرگ گذاشته می شود و طوری برخورد می شود که شما اصلاً نتوانید بسازید و کلا کشتی سازی در کشور با روندها و سیاست ها دولتی محسوب می شود.

اقتصاد سرآمد: با نگاه جذب سرمایه، سؤال این است که با چه مقدار سرمایه ای به صورت مستقل می توان وارد کار کشتی سازی شد؟ و با یا چه مقدار به صورت مشارکت می توانند وارد این بازار شوند؟
فقیه: سوال بسیار سختی است، چرا که کسانی که بخوانند وارد این فعالیت بشوند، محدود است و کسانی هم که وارد شدند به صنعت کشتی سازی در استان بوشهر خیانت کردند. یعنی اینکه وام های کلان در گذشته گرفتند و دولت دیگر به آنها اعتماد نمی کند.

اقتصاد سرآمد: کسانی که سرمایه سرگردان دارند، مورد نظر می باشند؟

فقیه: کسی که می خواهد وارد این کار شود، باید ببیند زمین از خودش دارد و یسا از دولت باید بگیرد. چون هزینه خرید یک ملک برای کشتی سازی در کنار دریا بسیار زیاد و سرسام آور است؛ از بوشهر تا مکران اگر

فقط شرکت فلات قاره است که می گوید قرارداد خودتان را بیاورید و ظرف مدت دو سال یک شناور را برای ما بسازید و به شما وام هم می دهیم و قرارداد ۱۰ ساله هم با شما می بندیم. ولی اگر نتوانید دو ساله تمام بکنید باید ضرر زیادی را به فلات قاره بدهید. اداره بنادر و دریانوردی قبلاً مناقصه بین چند شرکت می گذاشت، اما الان کار را به چند شرکت واسطه مثل هدایت کشتی واگذار کرده است.

اقتصاد سرآمد: مناقصه بخش خصوصی چطور؟
فقیه: در مناقصه بخش خصوصی هم بخش دولتی و عمومی شرکت می کند و هم بخش خصوصی. به بخش خصوصی اگر گفته شود یکباره ۱۰۰۰ میلیارد تومان ضمانت نامه بانکی بگذارد که نمی تواند. ترجیح من این است که با آن ۱۰۰۰ میلیارد تومان به جای ضمانت، هم می توانم موتور بخرم، می توانم سیستم ناوبری بخرم، ورق بخرم و بسیار اقدامات بهتر و ضروری تر را انجام بدهم.

اقتصاد سرآمد: یعنی شرایط مناقصه به نحوی است که برای بخش خصوصی سنگین و وزنه به سمت دولتی ها می دهد؟
فقیه: دقیقاً!

اقتصاد سرآمد: دولتی ها آن وثیقه را می دهند؟
فقیه: مثلاً وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح قراردادی برای ساخت یک کشتی نروژی سالیان است که بسته است و هنوز آن را در جزیره کیش تکمیل نکرده است. مشکل اینجاست که سازمان بنادر و دریانوردی از ما می خواهد ضمانت یورویی بدهیم و ما باید ۴۵ میلیون یورو برای حسن انجام کار ضمانت بدهیم. وزارت دفاع این مسأله را با یک نامه حل می کند. و شرکت خصوصی باید ۴۵ میلیون یورو را سپرده بگذارد.

اقتصاد سرآمد: رابطه شما با مؤسسات رده بندی چگونه است و با کدام مؤسسه کار می کنید؟

فقیه: بیشتر با مؤسسه رده بندی ایرانیان کار می کنیم. این مؤسسه یک حسن خوبی که دارد بسیار سخت گیر است و من عاشق این هستم که یکی به من سخت بگیرد. این سخت گیری باعث پیشرفت من می شود. در مؤسسه رده بندی ایرانیان آقای احسانی و آقای صفری از بازماندگان شرکت GL آلمان هستند که بسیار متخصص و کاربلد هستند و اگر بازنشست شوند، در این زمینه کشور به مشکل برخورد خواهد



و کارشناسان جدید سطح دانش و سواد بسیار کمتری را دارند.

اقتصاد سرآمد: سخن پایانی شما؟
فقیه: ما درخواست ما این است که بخش خصوصی که توان ساخت کشتی در کشور را دارد، دیده شود به جای اینکه بخواهند کشتی را از کشورهایی دیگری مثل مالزی بیاورند. اگر قرار است یک کشتی ساخته شود، فرآیند اداری و منبع اعتباری آن را تعیین کنند. مثلاً شرکت فلات قاره در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ اعلام کرد که ۱۰۰ فروند شناور نیاز دارد، تا به حال ۱۰ جلسه گذاشته است و هنوز منبع وام مشخص نشده است. منبع مالی بخش خصوصی را هم تأمین بکنند و فقط به بخش دولتی منابع ندهند و یک بار هم به بخش خصوصی اعتماد کنند.

اقتصاد سرآمد: چگونه اعتماد کنند؟
فقیه: مثلاً وقتی ۳۰ فروند یک کث لازم دارند، ساخت فقط یک فروند را به ما بسپارند، ببینند ما از پس آن بر می آیم و توانایی آن را داریم یا نه؟ در آن مدت زمانی که گفته می شود، آیا می توانیم به شما تحویل بدهیم یا نه؟

اقتصاد سرآمد: چند شرکت کشتی ساز خصوصی فعالیت می کنند؟
فقیه: در بوشهر شرکت ایلکا و ناخدای جزیره و در سطح کشور تعداد محدود است.

اقتصاد سرآمد: دولت چگونه می تواند ریسک کند و بدون هیچ ضمانتی به آنها سفارش ساخت بدهد؟
فقیه: ما ضمانت هم به آنها می دهیم، ولی وقتی سربندند، این ضمانت نامه ها را برای ما کمتر بکنند.

اقتصاد سرآمد: تا چند درصد کشتی را خودتان می سازید؟

فقیه: تا ۱۰۰ درصد را خودمان می سازیم.

اقتصاد سرآمد: امکانات کشتی را چند درصد در داخل ساخته می شود
فقیه: حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد امکانات در داخل تأمین می شود؛ بخشی از آن در داخل تولید می شود و بخش دیگری را واردکننده وارد کشور می کند و مونتاژ می کند و می فروشد و ۳۰ درصد باقیمانده به خاطر موتور و سیستم ناوبری است و بقیه موارد را خودمان می سازیم.

