



**فصلنامه گروه صنایع دریایی - امید عباسی** - ایران با برخورداری از هزاران کیلومتر مرز آبی، دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز، از ظرفیت‌های قابل توجهی برای توسعه صنایع دریایی و کشتی‌سازی برخوردار است. با این حال، صنعت کشتی‌سازی کشور با وجود سابقه‌ای بیش از نیم‌قرن، همچنان توانسته سهمی متناسب با ظرفیت‌های خود در بازار منطقه‌ای و جهانی به دست آورد. وجود ظرفیت‌های خالی در برخی کارخانه‌ها، طولانی شدن اجرای پروژه‌ها، کمبود منابع مالی و تداوم وابستگی به واردات برخی شسناورها و تجهیزات از جمله چالش‌هایی است که این صنعت را هبردی با آن مواجه است. به گزارش اقتصاد سرآمد، طی سال‌های اخیر بارها برنامه‌ها و طرح‌های مختلفی برای احیای صنعت کشتی‌سازی کشور مطرح شده است. یکی از جدیدترین این برنامه‌ها، طرح «شارک» (شناسایی، ارزیابی و رتبه‌بندی کارخانجات کشتی‌سازی) است که با مشارکت وزارت صنعت، معدن و تجارت، شورای عالی صنایع دریایی و صندوق توسعه صنایع دریایی طراحی شده و هدف آن ارتقای بهره‌وری، افزایش رقابت‌پذیری و حرکت کارخانه‌های داخلی به سمت استانداردهای بین‌المللی عنوان می‌شود.

مسئولان معتقدند اجرای این طرح می‌تواند زمینه کاهش وابستگی به واردات، توسعه صادرات خدمات فنی و مهندسی دریایی و ارتقای جایگاه ایران در بازارهای منطقه‌ای را فراهم کند. همچنین بر این باورند که استفاده از فناوری‌های نوین، استانداردسازی فرآیندها و بهبود نظام ارزیابی واحدهای تولیدی، مسیر توسعه پایدار صنعت کشتی‌سازی را هموار خواهد ساخت.

**«شارک»:** از ایده تاجر

سهیل معماریاشی، معاون بهره‌برداری و صنایع حمل‌ونقل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) پیش‌تر در

اظهاراتی، طرح «شارک» را یکی از مهم‌ترین برنامه‌های این سازمان در حوزه صنایع دریایی معرفی کرده است. به گفته وی، این طرح با هدف ایجاد نظامی جامع برای شناسایی، ارزیابی و رتبه‌بندی توانمندی کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور تدوین شده و قرار است زمینه افزایش شفافیت، بهره‌وری و رقابت سالم در این صنعت را فراهم کند.

بر اساس اهداف اعلام‌شده، کارخانه‌های فعال در حوزه کشتی‌سازی و تعمیر شناور براساس شاخص‌هایی همچون

**صنعت کشتی‌سازی زیر فشار چالش‌های مزمن**

صنعت کشتی‌سازی ایران طی سال‌های گذشته توانسته در حوزه ساخت و تعمیر انواع شناورهای تجاری، خدمانی و فراساحلی به دستاوردهای قابل توجهی دست یابد. مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) و شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا) از مهم‌ترین بازیگران این صنعت به شمار می‌روند و نقش مهمی در اجرای پروژه‌های ملی و منطقه‌ای ایفا کرده‌اند.

با وجود این ظرفیت‌ها، فعالان صنعت معتقدند مشکلاتی همچون کمبود نقدینگی، فرسودگی بخشی از تجهیزات، دشواری تأمین قطعات و فناوری‌های پیشرفته، نبود سفارش‌های پایدار و رقابت شدید با تولیدکنندگان بزرگ آسیایی، روند توسعه این صنعت را با محدودیت مواجه کرده است.

از سسوی دیگر، محدودیت‌های بین‌المللی و تحریم‌ها نیز طی سال‌های اخیر بر فعالیت شرکت‌های کشتی‌سازی و کشتیرانی کشور تأثیرگذار بوده و دسترسی به برخی تجهیزات، فناوری‌ها و منابع مالی خارجی را دشوار کرده است. در چنین شرایطی،

**«واقعیت این است که صنعت کشتی‌سازی ایران بیش از هر زمان دیگری به تصمیم‌های بزرگ و حمایت‌های عملی نیاز دارد. در غیر این صورت، «شارک» نیز ممکن است به سرنوشت بسیاری از طرح‌های توسعه‌ای سال‌های گذشته دچار شود؛ طرح‌هایی که با وعده تحول آغاز شدند اما در عمل نتوانستند تغییری در وضعیت این صنعت راهبردی ایجاد کنند**

بسیاری از کارشناسان معتقدند که توسعه توان داخلی و تکمیل زنجیره تأمین بومی، به یکی از مهم‌ترین ضرورت‌های صنعت کشتی‌سازی ایران تبدیل شده است.

**فاصله معنادار با بازیگران اصلی جهان**

بازار جهانی کشتی‌سازی همچنان در اختیار چند کشور محدود آسیایی قرار دارد. چین، کره جنوبی و ژاپن بخش عمده ظرفیت ساخت کشتی جهان را در اختیار دارند و در سال‌های اخیر نیز کشورهای مانند ویتنام و فیلیپین توانسته‌اند سهم خود را از این بازار افزایش دهند. این کشورها علاوه بر برخورداری از فناوری‌های روز، از حمایت‌های گسترده دولتی، دسترسی آسان به سرمایه و حضور فعال در زنجیره تجارت جهانی بهره می‌برند.

**«سرآمد» گزارش می‌دهد:**

# طرح «شارک»؛ نسخه نجات کشتی‌سازی یا تکرار وعده‌ها؟

**چرا «شارک» صنعت کشتی‌سازی را نجات نمی‌دهد؟**

در مقابل، صنعت کشتی‌سازی ایران هنوز با فاصله قابل توجهی از استاندارد‌های جهانی مواجه است و برای حضور مؤثر در بازارهای بین‌المللی نیازمند نوسازی زیرساخت‌ها، ارتقای فناوری، افزایش بهره‌وری و اصلاح سازوکارهای حمایتی است.

**آینده‌ای میان امید و تردید**

اگرچه ایدرو و سایر نهادهای متولی، طرح «شارک» را گامی مهم در مسیر ساماندهی و نوسازی صنعت کشتی‌سازی کشور می‌دانند، اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که صرف تدوین برنامه‌ها و طرح‌های توسعه‌ای نمی‌تواند ضامن تحول در این صنعت باشد. واقعیت آن است که صنعت کشتی‌سازی ایران برای دستیابی به جایگاهی متناسب با ظرفیت‌های خود، علاوه بر رتبه‌بندی و استانداردسازی، به سرمایه‌گذاری پایدار، حمایت هدفمند، رفع موانع تولید، توسعه فناوری و ایجاد بازار مطمئن برای سفارش‌های داخلی نیاز دارد. در غیر این صورت، طرح‌هایی مانند «شارک» نیز ممکن است به فهرست بلندبالای برنامه‌هایی اضافه شوند که در سطح شعار باقی مانده‌اند.

از این منظر، موفقیت یا ناکامی «شارک» نه در اهداف اعلام‌شده، بلکه در نتایج عملی آن سنجیده خواهد شد؛ نتایجی که باید در افزایش سهم ساخت داخل، رشد صادرات خدمات دریایی، کاهش وابستگی به واردات و رونق واقعی کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور نمایان شود. کشتی‌سازی ایران امروز از کمبود رتبه‌بندی رنج نمی‌برد؛ مشکل اصلی، کمبود سفارش، سرمایه و اراده برای حمایت واقعی از ساخت داخل است. تا زمانی که این گره‌ها باز نشود، هیچ «شارکی» قادر نخواهد بود کشتی‌سازی کشور را از رکود مزمن نجات دهد. علی‌ایحال، «تحریریه سرآمد» به عنوان تنها رسانه مستقل دریایی ایران معتقد است: صنعت کشتی‌سازی بیش از آنکه به شعارهای توسعه‌ای نیاز داشته باشد، محتاج سفارش، سرمایه و سیاست‌گذاری پایدار است و بدون تأمین مالی پایدار و حمایت واقعی از ساخت داخل، هیچ نظام رتبه‌بندی نمی‌تواند کشتی‌سازی ایران را به رقبی برای بازیگران آسیایی تبدیل کند.

اما پرسش «سرآمد» از «ایدرو»: ایدرو از کاهش وابستگی به واردات و ارتقای استانداردهای کشتی‌سازی سخن می‌گوید، اما کارخانه‌های داخلی همچنان با کمبود سفارش، ظرفیت‌های خالی و چالش‌های تأمین مالی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. «شارک» قرار بود موتور تحول صنایع دریایی باشد؛ اما فعالان صنعت می‌پرسند خروجی عملی این طرح برای کارخانه‌های نیمه‌فعال چه بوده است؟

**در پیچه**



**مهدی بلوکی در گفت وگو با «سرآمد»:**

## تداوم اقدامات حفاظتی لاک پشت‌های دریایی در سواحل خلیج فارس ومکران

**فصلنامه** رئیس گروه اکولوژی دریا معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به اینکه امروز ۲۶ خرداد ماه به عنوان روز جهانی لاک پشت‌های دریایی نام گذاری شده است، گفت: با توجه به اهمیت اکولوژیک لاک پشت‌های دریایی در آبهای خلیج فارس و دریای عمان، حفاظت این گونه با ارزش دریایی طی ۲۰ سال اخیر به طور جدی در دستور کار سازمان حفاظت محیط زیست قرار گرفته است. مهدی بلوکی در گفت و گو با خبرنگار اقتصادسرآمد با اشاره به این که امروز ۲۶ خرداد ماه به عنوان روز جهانی لاک پشت‌های دریایی نام گذاری شده است، گفت: با توجه به اهمیت اکولوژیک لاک پشت‌های دریایی در آبهای خلیج فارس و دریای عمان، حفاظت این گونه با ارزش دریایی طی ۲۰ سال اخیر به طور جدی در دستور کار سازمان حفاظت محیط زیست قرار گرفته است. رئیس گروه اکولوژی دریا معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به اینکه هفت گونه لاک پشت‌های دریایی در آبهای ایران دیده شده اند، بیان داشت: از این میان دو گونه پوزه عقابی و سبز برای تخم گذاری به سواحل ایران در خلیج فارس و مکران وارد می شوند.وی خاطر نشان سناخت: لذا اقدامات حفاظتی از تخم‌های این لاک پشت‌ها تا زمان بیرون آمدن جوجه لاک پشت‌ها با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست و انجمن‌های فعال محیط زیستی در برخی جزایر خلیج فارس، سواحل داخل سرزمینی و نیز منطقه مکران در چابهار انجام می‌شود.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، پایش و تگ گذاری لاک پشت‌های دریایی، احداث هجری سایت و بازسازی زیستگاه‌های تخم گذاری تخریب شده در جزایر خلیج فارس و سواحل مکران را از دیگر اقدامات انجام شده برای حفاظت از لاک پشت‌های دریایی عنوان کرد.

به گفته رئیس گروه اکولوژی دریا معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، جزایر خارگ، خارگو، المگرم، نخیلو، هنگام، کیش، قشم و نیز سواحل نای بند از جمله مناطقی هستند که سایت‌های حفاظت از تخم گذاری لاک پشت‌های دریایی در آنها احداث شده است.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، گیر افتادن در تورهای صیادی، زباله‌های دریایی، صید ضمنی، انواع ساخت و سازهای ساحلی، انواع مختلف آلودگی‌های دریایی، ازدیاد گونه‌های مهاجم، تغییرات اقلیمی و خرید و فروش گوشت و تخم لاک پشت‌ها توسط محلیان را از جمله تهدیداتی دانست که لاک پشت‌های دریایی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان با آن مواجه هستند. به گفته وی، پاکسازی سواحل، شناسایی زیستگاه‌ها، ممنوعیت ساخت و ساز و گردشگری در زیستگاه‌ها، تأمین بودجه برای مطالعه لاک پشت‌ها، ارائه برنامه‌های حفاظتی بلند مدت در سطح ملی و استانی، تقویت گروه‌های مردم‌نهاد و از همه مهمتر آموزش جوامع محلی از جمله عواملی است که می‌تواند به حفاظت از لاک پشت‌های دریایی در سواحل کشورمان کمک کند.



چهارشنبه- ۲۷ خرداد ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۱۲

## اقتصاد دریا

**شیلات**

**صید ۶۵۰۰ تن کیلکادر مازندران؛ عملیات شکار در اعماق ۲۰۰ متری خزر انجام شد**



مدیرکل شیلات مازندران گفت: سال گذشته ۶۵۰۰ تن کیلکادر دریای خزر صید شد که ارزش ریالی آن به ۳۰۰ میلیارد تومان رسید.

به گزارش اقتصادسرآمد، نیما حسین زاده در نشست شورای کشاورزی مازندران در ساری با اشاره به جایگاه شیلات مازندران در تولید ماهیان گرمابی، خاوباری و کل آبریان پرورشی گفت: سال گذشته ۶۵۰۰ تن کیلکا صید شد که ارزش ریالی آن به ۳۰۰میلیارد تومان رسید. وی از برنامه‌ریزی برای افزایش مصرف انسانی کیلکا و توسعه صید در اعماق بالای ۲۰۰ متر خبر داد و افزود: نخست پنج رسالت اصلی شامل تولید آبریان در منابع آبی داخلی، صید و صیادی از دریا، بازسازی ذخایر، حفاظت از منابع آبری و توسعه بازار را بر عهده دارد.

این مقام مسوول اظهار کرد: خوشبختانه شیلات مازندران با تولید حدود ۱۱۲ هزار تن آبری در منابع آبی، رتبه اول کشور را در آبری‌پروری دارد. همچنین در پرورش ماهیان خاوباری و ماهیان گرمابی نیز رتبه نخست کشور متعلق به این استان است.

مدیرکل شیلات مازندران با اشاره به شرایط سخت اقتصادی و جنگ‌های مختلف از جمله جنگ ۱۲ روزه رمضان، افزود: در این دوره تلاش کردیم اکثر گونه‌های ماهی در بازار موجود باشند و پوشش کافی دادیم. گونه‌های مختلف با قیمت‌های متفاوت در بازار عرضه می‌شود، هر چند ارزش غذایی آن‌ها تفاوت چندانی ندارد.

حسین زاده درباره فصل صید کیلکا، گفت: استان مازندران ۴۴ فروند شناور صید کیلکا دارد که ۳۷ فروند در بندر بابلسر و هفت فروند در بندر امیرآباد مستقر هستند و سال گذشته حدود ۶۵۰۰ تن صید کیلکا داشتیم که ارزش ریالی آن ۳۰۰میلیارد تومان برآورد می‌شود. وی ادامه داد: بیشتر این صید به صنایع پودری برای تولید غذای آبریان می‌رود و تنها ۵ تا ۸ درصد آن صرف مصارف انسانی می‌شود.

مدیرکل شیلات مازندران تأکید کرد: با توجه به ارزش غذایی بالای کیلکا، با تلاشیم با برگزاری نمایشگاه‌ها و ترویج طبخ آسان مصرف انسانی این ماهی را افزایش دهیم و سال گذشته حداقل ۲۰۰ تن کیلکا به کشورهای دیگر صادر شد که نشان‌دهنده ارزش بالای این محصول است.

**ظرفیت ۶۵ هزار تنی پرورش ماهی در دریا (قفقس) در استان بوشهر**



مدیرکل شیلات استان بوشهر از وجود ظرفیت ۶۵ هزار تنی پرورش ماهی در قفس در این استان خبر داد و گفت: تاکنون ۹۹ قفس پرورش ماهی در آب‌های خلیج فارس نصب و وارد مدار تولید شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، به مناسبت هفته جهاد کشاورزی، عقیل امینی با تشریح آخرین وضعیت توسعه پرورش ماهی در قفس در آب‌های خلیج فارس اظهار کرد: در حال حاضر ظرفیت پرورش ماهی در قفس در استان بوشهر حدود ۶۵ هزار تن برآورد شده که این ظرفیت می‌تواند نقش مهمی در افزایش تولید آبریان و تأمین امنیت غذایی کشور داشته باشد. وی افزود: تاکنون ۵۴ پروانه تأسیس با ظرفیت مجموع ۲۵ هزار و ۷۵۰ تن در این حوزه صادر شده که در مراحل مختلف اجرا قرار دارند. مدیرکل شیلات استان بوشهر ادامه داد: در حال حاضر ۲۱ شرکت فعال با ظرفیت مجموع ۱۴ هزار و ۲۵۰ تن اقدام به نصب قفس در دریا کرده‌اند و در مجموع ۹۹قفس دریایی در آب‌های خلیج فارس نصب و به بهره‌برداری رسیده است. امینی همچنین به وضعیت تولید ماهیان دریایی در استخرهای خاکی اشاره کرد و گفت: میزان تولید ماهی در استخرهای خاکی در سال ۱۴۰۴ حدود ۱۰ تن برآورد شده است. وی با اشاره به شعار سال «اقتصاد مقاومتی در سایه وحدت ملی و امنیت ملی» خاطر نشان کرد: توسعه پرورش ماهی در قفس از جمله برنامه‌های راهبردی شیلات برای بهره‌گیری بهینه از ظرفیت‌های دریا، افزایش تولید پایدار، ایجاد اشتغال در مناطق ساحلی و تقویت زنجیره تأمین غذای سالم است که در نهایت به ارتقای امنیت غذایی کشور کمک می‌کند. مدیرکل شیلات استان بوشهر ضمن تبریک هفته جهاد کشاورزی تأکید کرد: توسعه طرح‌های پرورش ماهی در قفس یکی از محورهای مهم برنامه‌های شیلات استان در مسیر افزایش تولید و تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی و امنیت غذایی به شمار می‌رود.