اقتصاد سرآمد

شنبه-۳۱ تیر ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۶۹۰

کشتی سازی

درجریان بازدید از کشتی سازی لوتوس مطرح شد
مازندران قادر به تامین قطعات کشتی سازی است

استاندار مازندران با اشـــاره به ظرفیت های مازندران و آستراخان در زمینه کشتی سازی گفت: مازندران قادر به تامین قطعات ساخت کشتی در خزر است.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید محمود حسینی پور با اشاره به بازدید از کارخانه کشتی سازی لوتوس در آستراخان افزود: مازندران فرصت‌های اقتصـــادی زیادی دارد و یکی از نیازهای مشترک مازندران و آستراخان در زمینه کشتی سازی است.

وی با بیان این که مازندران در زمینه کشتی سازی مزیت های خوبی دارد، گفت: مازندران قطعات مورد نیاز کشتی ها را تولید می کند و یکی از کشتی هایی که توانست کل اقیانوس هـــای دنیا را طی کند، موتـــور آن در مازندران ساخته شد.

وی با اظهار این که آمادگی عقد قرارداد با آستراخان در زمینه تامین قطعات کشتی هســـتیم، گفت: می توانیم با آستراخان در این زمینه قرارداد ببندیم و امیدواریم زمینه همکاری جدی با همدیگر داشته باشیم.

حسینی پور با تاکید بر این که دریای خزر نیازمند تحولات اساسی در زمینه ترانزیت و مسافری است، گفت: سهم استان مازندران در ترانزیت و مســـافری در خزر اندک است و باید آن را فعال کنیم.

اســـتاندار مازندران با اظهار اینکه پوتین رئیس جمهور روسیه دســـتور لایروبی ولگا را صادر کرده است آن را توســـعه ترانزیت دریایی بین جمهوری اسلامی ایران و روسیه مهم دانســـت و گفت: میزان ترانزیت در دریای خزر بین پنج تا ۱۰ برابر افزایش مـــی یابد. وی بر لزوم فعال کردن تورهای دریایی بین دو اســـتان حاشیه خزر تاکید کرد.

بهسازی موتورهای کشتی برای تبدیل سوخت فسیلی به متانول

قرارداد بهسازی موتورآلات ۱۵ کشتی کانتینری فعال از نفت کوره به دوگانه‌سوز که یکی از آنها متانول خواهد بود، بین شرکت تولیدی MAN Energy Solutions و خـــط کشـــتیرانی Hapag-Lloyd و Seaspan امضا شد.به گزارش مانا از تریدوینداز؛ شرکت MAN Energy Solutions ایـــن کشـــتی‌های کانتینری را دوگانه‌سوز کرده که یکی از ســـوخت‌ها کم سولفور و دیگری متانول خواهد شد.قرار است در صورت موفقیت این طرح، موتور ۴۵ فروند کشتی دیگر نیز بهسازی شود. شرکت Seaspan بزرگترین اجاره دهنده کشتی‌های کانتینری یکی از طرف‌های قرارداد این شرکت است که به گفتهٔ مسئولان ۷۰ کشتی در دست سفارش دارد و قصد دارد سوخت آن‌ها را به متانول تبدیل کند.

هاپـــاگ لویـــد نیـــز نـــاوگان متشـــکل از ۲۵۰ فروند کشـــتی کانتینری با ۱.۸ میلـــون teu را اداره می کند که هدف خود را از این طرح دســـتیابی بـــه کربن خالص یـــاد می کند.«تومـــاس لینـــدر» مدیر ســـایت دریایی Frederikshavn دانمـــارک در ایـــن زمینه می گوید شرکت Seaspan و هاپاگ لوید با این کار قصد دارند صنعت حمل‌ونقل را به ســـوی حمل‌ونقل بدون کربن سوق دهند.

راه اندازی اسکراپ در مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران

اســـتاندار هرمزگان: ســـازمان بنادر و دریانوردی با راه اندازی اسکراپ در کشتی ســـازی و صنایع فراساحل ایران(ایزوایکو) موافقت نمود.

استاندار هرمزگان از موافقت سازمان بنادر و دریانوردی با راه‌اندازی اسکراپ در مجتمع کشتی سازی و صنایع فراســـاحل ایران(ایزوایکو) خبر داد.به گزارش اقتصاد ســـرآمد، مهدی دوستی در نشســـت بررسی طرح‌های ســـرمایه‌گذاری هرمزگان بـــا تاکید بر لزوم تســـهیل فرآیندهای سرمایه‌گذاری در استان، با اشاره به اهمیت راه‌اندازی صنعت اســـکراپ در هرمـــزگان افزود: قرار است این صنعت در پهنه‌ای در شـــرق استان راه‌اندازی شود.کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران(ایزوایکو) بزرگتریـــن مجتمع صنایـــع دریایی کشـــور و یکی از شرکت‌های فعال زیرمجموعه‌های سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدور) است که در سال ۱۳۵۲ با طراحی شرکت آلمانی (بلوم اندفوس) با وسعت هزار و ۱۰۰ هکتار در ۳۷ کیلومتری غرب بندرعباس آغاز به کار کرد که به عنوان یک زیرساخت بزرگ صنعتی دریایی ظرفیتی بسیار قوی و ارزشمند در راستای تحقق تولید دانش بنیان و توسعه اشتغال در کشور محسوب می‌شود.

وی ادامه داد: تـــلاش داریم در هرمزگان اکوسیســـتم سرمایه‌گذاری را ایجاد کنیم و برای این امر نیاز است در نشست‌های مختلف آسیب‌شناســـی سرمایه‌گذاری در استان انجام تا نقاط ضعف مشخص و برای برطرف شدن و اصلاح آن‌ها برنامه‌ریزی شود.استاندار هرمزگان با بیان اینکه بخش عمده‌ای از مواد اولیه مورد نیاز تولید دارو از طریق بنادر هرمزگان وارد کشور می‌شود، تصریح کرد: یکی از برنامه‌های جدی در سال جاری ورود به زنجیره تولید دارو و تجهیزات پزشکی است؛ زیرا کشور در این حوزه با نیازهایی روبرو است.دوســـتی گفت: با تمرکز در این حوزه و با توجه به وجود بازار بزرگ کشورهای همســـایه و آفریقا می‌توان به ارزش‌افزوده بالایی دست پیدا کرد.

اقتصاد سرآمد بررسی می کند

راهبرد کشور در صنعت کشتی‌سازی چیست؟

اولویت چیست، ساخت یا خرید کشتی؟

گروه صنایع دریایی – امید اســـماعیلی – بازنشر / سال گذشته با شـــعار «تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرین» پشت سرگذاشـــتیم با وجود پرســـش های مکرر ما در تحریریه روزنامه دریایی اقتصادسرآمد؛ به این سوال جواب داده نشد که «آیا در عرصه کشتی و کشتی سازی، «تولید کشتی» مد نظر قرار می گیرد یا نه؟» یا این که اولویت چیست، ساخت یا خرید کشتی؟

اظهار نظرهای متعدد و متفاوت در این باره از سوی فعالان حوزه کشتی شده اســـت؛ اما نه از جمع بندی خبری هســـت و نه از موضع رسمی مسئولان عالی کشور. این ابهام سنگینی است که انتظار داشتیم حداقل در حد تصمیم اولیه، بحثی از دولت ساطع می شد و ارکان رسمی مرتبط با کشتی سازی، موضع روشنی می گرفتند.

> این که ما چه راهبردی داریم، و این که رویه عمومی ما به کدام سمت است، جای سوال است؛ بالاخره کشور ایران قرار است در باره کشتی چه تصمیمی بگیرد؟ قرار است به سمت ساخت کشتی و تولیدتجهیزات برود یا کشتی بخرد و بر تعمیرات تمرکز کند و یا به طور کلی، سیاست خرید و تعمیر از بیرون را هدف قرار دهد؟

سه موضع قابل انتظار

در سال تولید، دانش بنیان و اشـــتغال آفرین حداقل سه موضع رسمی و روشن در باره وضعیت آینده کشـــتی ایران– چه کشتی سازی و چه تعمیرات کشتی– قابل انتظار بود:

اول: ساخت و تولید تجهیزات کشتی

دوم: خرید کشتی و تمرکز راهبردی بر تعمیر کشتی

سوم: خرید کشتی و تعمیر در کشورهای دیگر

این که ما چه راهبردی داریم، و این که رویه عمومی ما به کدام ســـمت است، جای سوال است؛ بالاخره کشور ایران قرار است در باره کشتی چه تصمیمی بگیرد؟ قرار است به سمت ساخت کشتی و تولیدتجهیزات برود یا کشتی بخرد و بر تعمیرات تمرکز کند و یا به طور کلی، سیاست خرید و تعمیر از بیرون را هدف قرار دهد؟ ســـردرگمی بزرگی حاکم است و کسی نمی داند که به کدام سمت حرکت کند.

این ابهام بزرگ باعث می شود که هر کســـی که به مسئولیتی می رسد، بر اساس نظرگاه خود عمل کند و به سمتی که خود تشخیص می دهد حرکت کند و بودجه را به آن ســـمت بکشـــاند. این در حالی است که مسئول بعدی ممکن است چنین تصمیمی نداشته باشد و مسیر بودجه را عوض کند. این کشمکش باعث نابودی هدف بودجه می شود و بعد از سال ها تازه متوجه می شـــویم که دور خود چرخیده و به همان نقطه اول رسیده ایم.

نگارنده نمی داند کدام سوگیری درست است؛ آیا ساخت کشتی در ایران ممکن است؟ آیا تولید تجهیزات امکان پذیر است؟ آیا بهتر است کشتی خریداری شـــود؟ آیا... نبود جواب این سوالات، حوزه خبری و رسانه ای را هم گیج کرده است و یک رسانه مانند روزنامه اقتصاد سرآمد– به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور– واقعا نمی داند در کدام سمت باید سو بگیرد که منافع عالی ملت ایران در آن باشد. چه چیزی را تبلیغ کند و چه روندی را سرزنش؟ هر کس تصمیمی می گیرد و بعد از مدتی در مقابل منتقدان عقب نشینی می کند و سال ها زمان از دست می رود.

گروه ها روبروی هم

چند گروه در باره کشتی سازی در ایران موضع دارند.

یک گروه معتقد است که ایران قابلیت ساخت کشتی ندارد و در مقابل رقبا نمی تواند در سکوی کشتی بایستد.

دیگری بر این باور است که ساخت کشتی کاملا غیر اقتصادی است و ورود به تولید کشتی جز زیان در بر ندارد.

دیگری بر این باور است که ما مهارت کشتیرانی داریم نه کشتی سازی. کشتی سازی وقت تلف کردن است.

دیگری می گوید ساخت تجهیزات فنی کشتی برای ما غیرممکن است و ما لزوما باید از کشورهایی که صاحب فناوری آن هستند خریداری کنیم. و در مقابل، عده ای هســـتند که معتقدند ما باید به سمت تولید کشتی برویم؛ حتا اگر با ضرر مواجه شویم.

دیگری می گوید که ساخت کشتی، هزاران شغل ایجاد می کند و برای رفع بی کاری هم که شده باید به سمت کشتی سازی برویم.

دیگری می گوید که ساخت بدنه کشـــتی از ما بر می آید و ما باید روی ساخت بدنه تمرکز کنیم و آن را با تجهیزات وارداتی تکمیل کنیم.

و دیگری می گوید دانش فنی لازم برای ســـاخت بخشـــی از کشتی را داریم. بخشی را ما بسازیم وبخشی را به دیگران واگذار کنیم.

مهم نیست کدام یک از این گزاره ها درست باشـــد، مهم این است که دولت تصمیم بگیرد. این انتخاب بزرگی است و دولت تصمیم گیری می خواهد که شهامت ورود به این عرصه را داشته باشد. ساخت کشتی، ساخت پراید و سمند نیســـت که اگر نشود، اتفاقی نیفتد و بدنه را روی موتور دیگر و موتور را روی شاسی دیگری بکارند و بفروشند. ساخت کشتی سال ها به طول می انجامد و هزینه بسیار بالایی می خواهد. این است که هم کارشناسی دقیق می خواهد و هم شهامت تصمیم راهبردی.

به هر روی، شعار سال در بحث تولید کشتی، اشتغال زایی از ناحیه کشتی و کشتیرانی و دانش بنیان در عرصه کشـــتی و فناوری آن محقق نشد و متاسفانه در این بخش همه چیز با سکوت مطلق گذشت و تکلیف هیچ نکته ای از عرشه تا کف کشتی معلوم نشد.

ما در این باره از دولت انتقاد می کنیم. در این که طبق شـــعار سال، در موضوع مهم و راهبردی تولید کشـــتی، دانش بنیان در حوزه کشتی و اشتغال در چارچوب کشتی مطلب، گزارش یا خبر مشخصی دریافت نکردیم، خرده می گیریم.

امید که سهم حوزه دریا با توجه به برنامه هفتم توسعه و تصویب بندهای ســـه گانه در کمیته تخصصی مجمع تشخیص مصلت نظام این رویه را عوض کند و سوت کشتی ها خبر از موفقیت های بزرگ در این عرصه بدهد.

یک مدیر قطعه‌ساز کشتی به اقتصادسرآمد می گوید:

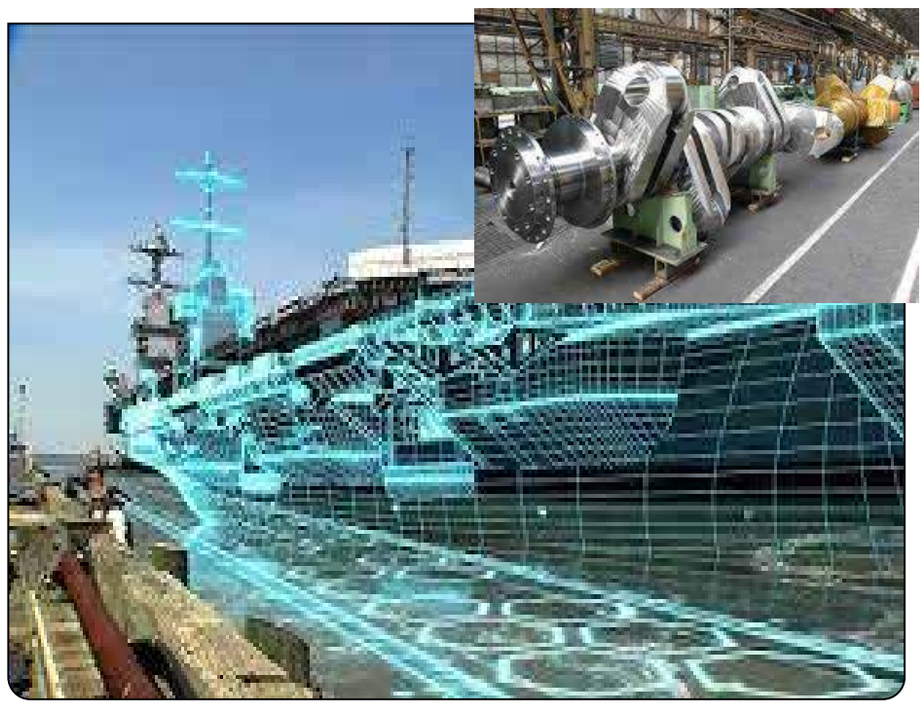
قطعه‌سازی کشتی نیازمند زیرساخت اقتصادی–سیاسی

تدبیر مدیران؛ از واردات تا تولید قطعه کشتی

گروه صنایع دریایی – اعظم زندیه – شنیدهها همیشه حکایت از دعوا بر سر خودرو وساخت قطعات آن در کشـــور بوده و کشـــتی و قطعات آن هیچ گاه مورد توجه نبوده اســـت و لـــذا بی توجهی به این موضوعات کلیدی، موجب می‌شـــود در گزارش‌ها و مصاحبه‌های مرتبط با توانمندی ساخت کشتی در کشور، اطلاعات خلاف واقع و اشـــتباه منعکس شود که حداقل پیامد آن درجا زدن و تضعیف بیش از پیش صنعت نوپای کشتی سازی کشور است. در حالی‌که رئیس سازمان برنامه و بودجه معتقد اســـت ۶۲ درصد امکان ساخت کشتی در داخل وجود دارد و ۸۵ درصد نیاز کشور در داخل تامین می‌شود و برای استفاده از ظرفیت کشتیرانی داخل علاوه بر تســـهیلاتی که در تبصره ۱۸ بودجه پیش‌بینی شـــده، ۷۵۰ میلیون دلار از سوی صندوق توسعه ملی اختصاص می‌یابد، کارشناسان صنایع دریایی براین اعتقاد هستند که مشکل اساسی صنعت کشتی‌سازی (کشتی‌های غیر نظامی) بیش از آنکه به موارد تأمین مالی و تحریم‌ها مرتبط باشـــد به موضوعاتی از قبیل فناوری مدیریت، فناوری طراحی و مهندسی و فناوری ساخت و تولید مرتبط است.

به گزارش اقتصادســـرآمد، ارزیابی فهرســـتی از تغییرات متعدد و غیر معمول نقشه‌ها و طرح‌ها در فرایند ساخت کشـــتی و قطعات آن، ارزیابی میزان شناخت کارشناسان شاغل در بخش طراحی و مهندسی کارخانه‌های ساخت کشتی از الزامات، کدها و کنوانسیون‌های بین‌المللی، قوانین و مقررات موسســـات رده‌بندی و الزامات پرچم، ارزیابی وجود و به‌کارگیری کارشناسانی توانمند با تجربه حداقل ده ســـال دریانوردی بین‌المللی در رسته‌های موتورخانه، عرشه، تجهیزات رادیویی و ارتباطی و برق و الکترونیک در بخش طراحی و ساخت و مهندسی و راه‌اندازی یاردهای داخلی، ارزیابـــی وجود و اجرای مهندســـی ارزش و نیز سیســـتم مدیریت دانش در پروژ های تکمیل شـــده و در دســـت اجرا و ارزیابی وجود طرح یا برنامه روش اجرای پروژه در قبل از شروع به ساخت، شاخص‌هایی است که در صورت استفاده از آنها در ارزیابی توانمندی یاردهای داخلی به نتایج تاسف باری دست خواهیم یافت!

اهمیت حمـــل و نقل دریائـــی و کشـــتیرانی بر هیچ‌کس پوشیده نیست. کشتی‌ها امروزه بیشترین نقش را در اقتصاد بین‌المللی و صادرات و واردات ایفـــا می‌کنند. هم‌اکنون هزاران کشتی در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند. مسلماً این کشتی‌ها برای ادامه فعالیت خود در اقتصاد بین‌المللی نیاز به سرویس‌دهی و تعمیرات به موقع و مناسب دارند.



در حقیقت تعمیرات و نوسازی شـــناورها ضامن استقرار حیات و بقای آنهاست.

سعید فولادگر، مدیرعامل سابق قطعه سازی کشتی با ابراز تاســـف از نبود نگاه فناورانه و اقتصادی به داخلی سازی قطعات کشـــتی، به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: بسیاری از کشورها با ایجاد کارخانه‌های ســـاخت قطعات کشتی علاوه‌بر این‌که نیاز کشتی‌ها را برطرف می‌کنند از این طریق درآمد خوبـــی را نیز نصیب خود می‌کننـــد. موضوعی که متأسفانه در کشور ما کمتر به آن پرداخت شده است ایران می‌توانست از طریق ساخت قطعات کشتی علاوه‌بر رفع نیاز های خود با صادرات قطعات درآمد خوبی کسب کرده و از خروج ارز نیز جلوگیری کند. اما چنین نشد؟!

نیاز به واردات قطعه کشتی در سایه بی تدبیری

وی افزود: توجه به بخش صنایع دریائی می‌تواند تا حدود بسیاری در این زمینه راهگشا باشد. همان‌گونه که اشاره شد حفظ و نگهداری کشتی از اهمیت بالائی برخوردار است. تعمیرات کشتی‌ها اگر با قطعات ســـاخت داخل صورت بگی‌رد علاوه بر کاهش خروج ارز می تواند کشـــور را از واردات قطعه کشتی بی نیاز کند.

قطعه‌سازی کشتی نیازمند زیرساخت اقتصادی –سیاسی

وی تاکید دارد: همه می‌دانیم که یک کشتی در حال ساخت شامل تجهیزات و قطعات فراوانی است که باید بر روی آن نصب شوند بنابراین کشتی‌ساز باید توانایی تأمین این قطعات را داشته باشد. در مجموع باید اذعان کرد که برای کشتی‌ساز شدن قابلیت قطعه ساز شدن شرط لازم بوده اما کافی نیست بنابراین باید زیرساخت اقتصادی و سیاسی را نیز مورد توجه قرار داد.

سهم تحریم‌ها در رکود قطعه سازی کشتی در کشور

ما در حیطه تأمین تجهیزات مورد نیاز از خارج از کشور به دلیل تحریم‌های ظالمانه مدت‌هاست مشکلاتی داریم که باید تلاش و آنها را رفع کنیم که قطعهسازی کشتی نیز از این قاعده استثناء نیست مورد مهمی بود که فولادگر به آن اشاره داشت و گفت: در نظر داشته باشید که کشتی و قطعه سازی اساساً تجارت سوددهی نیســـت و اگر به درستی مدیریت نشود قطعاً ضررهایی را متوجه سرمایه‌گذار داخل می‌کند. کشتی و قطعه سازان کشور ما باید برای موفقیت در این صنعت گسترده اما کم‌سود، به فکر رقابت باشند.

قطعهساز کشتی سابق کشـــورمان یادآور شد: از مزایای قطعه سازی کشتی در داخل جلوگیری از خروج ارز است. مهم‌تر از همه این‌که این کار توسط تعداد بسیار زیادی از نیروهای ایرانی انجام می‌شـــود در حقیقت یک صنعت اشتغال‌زا است. بسیاری از افراد می‌توانند در این کارگاه‌ها آموزش ببینند و فعالیت کنند.

کشـــتیرانی جمهوری اســـلامی ایران در بنـــادر جنوبی کشور نیازمند متخصصان ماشـــین‌آلات است اما نماینده ســـازندگان ۲موتورهای اصلی، ژنراتورها، برق، ادوات کمک ناوبری و مخابراتی در بندرعباس یا بندر امام وجود ندارد، اگر کشتی‌ها با مشکلی مواجه شوند باید در یک بندر خارجی متوقف شـــوند تا تعمیرات بر روی آنها صورت گیرد. هیچ‌گونه ارگان یا سازمان خاصی در زمینه هدایت این صنعت برنامه‌ریزی نکرده اســـت. کلیه فعالیت‌هائی که تاکنون صورت گرفته به‌صورت جهشـــی پراکنده و یا ضربتی بوده است.

از آن‌جائیکه مجموعه‌ها و سازمان‌های هدایت‌گری وجود ندارند جهش‌ها و حرکت‌ها پیش‌رونده نیست. باید مسائل به‌صورت کلان‌تر توجه شود. اگر مدیریت صنایع دریائی قوی باشد به گونه‌ای برنامه‌ریزی خواهد کرد که دو جنبه منافع اقتصادی و منابع آموزشـــی صاحـــب کارگاه مورد توجه قرار گیرد. ناوگان در حال توسعه کشتیرانی احتیاج به یک نیروی پشتیبانی قوی دارد. همین امر سبب کاهش هزینه‌ها در کشـــتیرانی می‌شود و کشـــتیرانی خیلی بهتر می‌تواند در بازار بین‌الملل رقابـــت کند بنابراین علاوه‌بر این‌که ســـود می‌بریم از ضررهائی که ایجاد می‌شود نیز جلوگیری می‌کنیم.

تاکنـــون حمایت‌هـــای خوبـــی از ســـوی کشـــتیرانی از کارگاه‌هـــای قطعه ســـازی صورت نگرفته اســـت تا کار تعمیرات در داخل انجام شـــود تا پیـــش از این اکثر فعالیت‌هـــای تعمیراتی در خارج از ایران انجام می‌شـــد در حـــال حاضر نیز اگر ما قـــادر به تامین قطعه نباشـــیم این کار در خـــارج از کشـــور با ارز بـــری زیاد صورت می‌گیرد.