



در سلسله نشست‌های تخصصی روزنامه دریایی اقتصاد سرماد که با حمایت جمعی از تشکل‌های دریایی کشور به صورت مستمر و منظم برگزار می‌شود، تالانش بر آن است که ابعاد مختلف و مسائل گوناگون حوزه اقتصاد دریا، مورد تحلیل قرار گیرد.



گروه دانش دریا – کارشناسان: دکتر شهراد کوکی –
مهندس حسن رضا صفری –
وضعیت نشان می‌دهد که خوش‌بختانه رویکرد توسعه دریامحور در کشور وجود دارد و فعالان حوزه اقتصاد دریامحور باید با اندیشه‌ورزی، خوراک فکری تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر را فراهم کنند. در سلسله نشست‌های تخصصی روزنامه دریایی اقتصاد سرماد که با حمایت جمعی از تشکل‌های دریایی کشور به صورت مستمر و منظم برگزار می‌شود، تلاش بر آن است که ابعاد مختلف و مسائل گوناگون حوزه اقتصاد دریا، مورد تحلیل قرار گیرد. در این نشست که در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد، نقش کشتی در اقتصاد دریامحور، از نظرات دو استاد پیشکسوت و فعال در حوزه اقتصاد دریامحور و متخصص در موضوع کشتی؛ دکتر شهراد کوکی و مهندس حسن رضا صفری مورد بررسی قرار گرفت است که به طور کامل در چند شماره پیاپی در روزنامه دریایی اقتصادسرماد به مخاطبان و اهالی دریا تقدیم می‌شود:

من باور دارم با چنین روند توسعه‌ای کشتی‌سازی ترکیه به یک پرند بین‌المللی تبدیل خواهد شد.... این نگاه ترکیه به این ظرفیت است.

نمونه دیگر کشور کره جنوبی است. نکته جالب توجه این است که کشور مارا با کره جنوبی مقایسه می‌کنند؛ چرا که به اعتقاد عده‌ای دو کشور ساخت کشتی را هم‌زمان شروع کردند. این درست است که کره جنوبی ساخت کشتی را از سال ۱۹۷۲ با ظرفیت ۵۰ هزار تن شروع کرد و در عرض ۴۰ سال ۶۲۸ برابر رشد داشت و به ظرفیت ۳۱ میلیون جی‌تی گردید. ولی قانون حمایت از صنایع کشتی‌سازی در سال ۱۹۵۸ به تصویب رسید و توسعه این صنعت برای اولین بار در برنامه ۵ ساله توسعه‌طی دوره ۱۹۶۲–۱۹۶۷ لحاظ گردید. تحلیل‌های وجود دارد که انگیزه سیاسی تمرکز دولت کره جنوبی بر صنایع سنگین را امرتبط با تأمین امنیت ملی این کشور می‌داند. بر اساس دکترین جدید سال ۱۹۶۹ نیکسون، دولت آمریکا دیگری به صورت مستقیم درگیری‌های محلی دخالت نمی‌کرد. بر این اساس، در سال ۱۹۷۱ میلادی، دولت آقای نیکسون، حدود یک سوم نیروهای آمریکایی را از کره جنوبی خارج نمود و ۵ سال بعد در زمان دولت کارتر، سایر نیروهای آمریکایی از این کشور خارج می‌گردند. در آن زمان، کشور کره جنوبی بین دو قدرت چین دوران مانو و قدرت نظامی کره شمالی قرار گرفته بود. تمرکز بر صنایع سنگین، بر این اساس، در برنامه دولت آقای پارک چونگ‌هی –رئیس‌جمهور وقت کره– قرار گرفت. در حقیقت، مازاد ظرفیت تولیدی صنایع سنگین در پایان سالهای ۱۹۷۰ میلادی، به اعتقاد کارشناسان، دلیلی بر این مدعا است که تأکید دولت کره جنوبی بر توسعه صنایع سنگین، صرفاً به دلایل اقتصادی نبوده است. جالب است که رشد کشتی‌سازی در کره جنوبی هم‌زمان با رکود اقتصادی دهه ۱۹۷۰ میلادی رخ داده است. در شرایطی که ظرفیت صنایع دریایی کره جنوبی در سال ۱۹۷۵ میلادی، یک ششم ظرفیت کشور آلمان غربی بود، ظرفیت آن در سال ۱۹۹۰ میلادی، از کل کشورهای اروپایی بیشتر گردید. آقای پارک در آن دوران کمیت‌های با حضور ۹ وزیر و چندین سازمان و شورا از جمله شورای امنیت ملی به رهبری خود او تشکیل داد. بنده خود مذاکراتی را در این ارتباط یاد دکتر شین مدیر عامل وقت شرکت کوماک (KOMAC) که او در آن‌زمان از اعضای کمیته بود یاد داشتم. آقای شین می‌گفت که در آن زمان، ساخت و ساز در منطقه بسیار رونق گرفت و هنوز به دنبال تهیه مستندات قانونی تصمیم‌گیری‌های آن زمان یعنی سی سال قبل می‌باشیم؛ چراکه به علت رونق کار، بین تصمیم‌گیری و اجرا فرصت کوتاهی بوده است. نمونه بارز دیگر این مسئله کشور امریکا است. ایالات متحده قانون تجارت دریایی ۱۹۲۰ را دارد. در این قانون آمده است که کشتی‌هایی می‌توانند در آب‌های داخلی بین بنادر رفت و آمد کنند که ساخت داخل باشند، مالک و ۷۵ درصد خدمه آن آمریکایی و پرچم آن نیز آمریکایی باشد. ۵۰ درصد تجارت دریایی آمریکادر آب‌های داخلی آن صورت می‌گیرد. براین اساس، سالیانه صدها کشتی تحت عنوان کشتی‌های جوئز در آمریکا ساخته می‌شود. در سال ۲۰۱۵، سناتور مک‌کین، لایحه‌ای به سناترا ارائه کرد تا قانون تجارت دریایی لغو گردد. وی اعلام کرد که بر اساس آن قانون، ۲۲ درصد هزینه حمل‌نقل دریایی افزایش یافته است. برای نمونه، به نازکی، شرکت حمل و نقل کانترینری ماتسون ایلات متحده یک قرارداد ۴۱۸ میلیون دلاری برای ساخت دو فروند کشتی کانترینری ۳۱۰۰۰ تی‌ای یو منعقد نموده است. قیمت بالای ۲۰۹ میلیون دلار به ازای هر کشتی نشان دهنده این موضوع است که این کشتی‌ها، کالا را در داخل ایالات متحده حمل خواهند کرد و در نتیجه باید تحت قانون جوئز قرار گیرند. واقعیت این است که سفارش ماتسون برای هر کشتی به قیمت ۲۰۹ دلار، بیش از پنج برابر گران‌تر از حالتی است که همان کشتی خارج از ایالات متحده تهیه شده باشد. هزینه یک کشتی به آن اندازه، در صورتی که خارج از ایالات متحده ساخته شود، حدود ۱۰۵ میلیون دلار به ازای هر کشتی خواهد بود. در مقام مقایسه باید گفت که قیمت کشتی‌های خیلی بزرگتر ۱۸۲۷۰ تی‌ای یو. خطوط کشتیرانی مرک، میلیون‌ها دلار کمتر است، به طور متوسط ۱۸۵ میلیون دلار به ازای هر کشتی، وی هم‌چنین دلایل دیگری نیز برای اثبات آثار اقتصادی منفی حمایت از صنعت کشتی‌سازی ارائه کرد که به دلیل ضیق وقت از ذکر آن‌ها خودداری می‌کنم، برای اطلاع از متن سخنرانی او می‌شود به سایت سنای این کشور رجوع کرد. ۱۰۰ لایحه تأیید نشد. در پایان، آقای اوپام در این باره سخنرانی دارد که می‌گوید: «برای من واضح است که ایالات متحده نیازمند ناوگان قدرتمند و درخشان دریایی است و این به معنی سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های صنایع دریایی و نیروی کار است. به این دلیل ششما می‌توانید همچنان بر حمایت من از قانون جوئز حساب باز کنید.»

سردیر اقتصادسرماد و دبیر نشست: شما به ضرورت‌های کشتی‌سازی در کشورهای ترکیه، کره جنوبی و آمریکا اشاره داشتید، آیا این ضرورت‌ها برای داخل ایران توجیه دارد؟

دکتر کوکی: به اعتقاد بنده ما در کشور با چالش‌هایی نظیر ایجاد اشتغال، توسعه مناطق محروم و یا ارتقای توان علمی و تولید صادراتی مواجه هستیم و صنعت کشتی‌سازی می‌تواند در رفع این چالش‌ها به خدمت گرفته شود ولی بحث این جلسه بنده در ارتباط با نقش کشتی‌سازی تجاری در تقویت توان دفاع دریایی کشور است.

مهندس صفری: لازم می‌دانم از دکتر کوکی به خاطر این که تعریف بنده از اقتصاد آبی را کامل‌تر کردند، تشکر کنم. هم‌چنان که ایشان به درستی تشریح فرمودند، اقتصاد آبی به معنای اقتصاد پایدار پایدار است؛ یعنی، پایدار در کسب و کار و پایداری محیط زیست منظور نظر می‌باشد. کشتی به عنوان محور توسعه اقتصادی محسوب می‌شود. در گذشته صنایع نظامی، بخشی از صنایع دریایی تلقی نمی‌شده است. ولی امروزه به اسم ایمنی، نظارت و خدمات نظامی، بخش مهمی از اقتصاد آبی را تشکیل می‌دهد. یکی از مزایای صنایع نظامی برای سایر صنایع، این است که صنایع نظامی بر لبه تیغ و جلویی تکنولوژی حرکت می‌کند و کمبودهای سایر صنایع را پوشش می‌دهد. یکی از راههای پیشرفت کشورها، تزریق تکنولوژی از صنایع نظامی به صنایع تجاری است. همان طور که در مورد قانون جوئز در بالا اشاره شده است مسئله مالی و هزینه‌ای در درجه دوم اهمیت قرار دارد و مسئله امنیت و دفاعی کشور هر هزینه‌ای را در واقع قابل دفاع می‌داند. اما در ساخت یک کشتی تجاری اگر هزینه‌های ساخت خیلی زیاد شود، ممکن است توجه فنی و اقتصادی ساخت آن به صرفه نباشد و ساخته نگردد. مباحث مربوط به امنیت و حفظ قدرت، هر هزینه‌ای را برای کشور توجه‌پذیر می‌کند و این توجه‌پذیری باعث می‌شود که اقدام براساس تحقیق و توسعه و دانش بنیان صورت گرفته و این صنایع بر لبه تیغ تکنولوژی حرکت کنند. یکی از دلایلی که سعی می‌شود تا مبحث ایمنی، نظارت و خدمات نظامی تا به عنوان بخش نوظهور اقتصاد آبی لحاظ گردد، این است که به کمک صنایع نظامی می‌توان اقتصاد آبی یوراتی، کیفی‌تر و با کسب و کار منطبق با تکنولوژی روز داشت. درباره اهمیت کشتی‌ها، باید گفت که در کشور ما یکی از اولین مقاصدی که در دریا مورد تحریم واقع گشت کشتی بوده است که با شماره شناسایی بین‌المللی هدف تحریم قرار گرفتند. به مؤسسات رده‌بندی که تنها کشتی را کلاس می‌کردند، و به کشتی‌سازی‌ها برای جلوگیری از ورود تکنولوژی ساخت کشتی، هشدار تحریم صادر شد.

وجود کشتی باعث شده است مسیر ترانزیتی بین ایران و ونزولا برقرار گردد و ایران بتواند نفت خود را به مبادی مورد نظر برای فروش برساند که این موضوعات اهمیت کشتی‌ها را نشان می‌دهد.

همچنان که دکتر کوکی اشاره داشتند، تعاریف از اقتصاد آبی به منظور بهره‌برداری بهینه از منابع آبی البته با شرط پایش و کنترل ارائه شده است. پایش و کنترل نیز به منظور افزایش بهره‌برداری انجام می‌گیرد. در اقتصاد آبی مشخصاً کشتی محور فعالیت‌های مختلف آن است. برای مثال، در بحث آموزش؛ آموزش برای خدمه کشتی، کشتی‌سازی، برای بهره‌برداری‌های مختلف در دریا از طریق کشتی انجام می‌گیرد. همچنین در مبحث تحقیقات؛ تحقیقات با کشتی، برای کشتی‌های هوشمند و به روز و خودران و ایمن، در موضوع کشتی‌سازی؛ برای ساخت کشتی کارآمد، دارای توجیه فنی و متناسب با کسب و کار، می‌باشد. پلنفرم و یاسکوبی که بیشتر فعالیت‌هایی دریایی را ممکن می‌باشد، کشتی می‌باشد و باید بر پایه کشتی، برنامه توسعه اقتصاد دریایی را شکل گیرد. و پیشنهاداتی را برای طرح در برنامه هفتم توسعه و یا درگر برنامه‌های توسعه‌ای کشور در وقت بعدی ارائه خواهم کرد.

سردیر اقتصادسرماد و دبیر نشست: چالش این است که اقتصاد دریامحور مهم است و برپایه کشتی روی می‌دهد؛ بنابراین، کشتی برای اقتصاد، هم مهم است و هم ضروری. سؤال این جاست که آیا می‌توانیم کشتی بسازیم و یا باید از کشور دیگری آن را تهیه کنیم؟

مهندس صفری: سؤال شما دو جواب دارد که یکی از آن مربوط به حدود پانزده سال پیش است و یک جواب آن مربوط به حال حاضر است. در گذشته ما صنعت کشتی‌سازی توسعه یافته نداشتیم. ظرفیت‌ها و منابعی که امروز در کشور وجود دارد سبب شده است بسیاری از ناوها ساخته شود؛ در ایران سکوی ایران امیرکبیر ساخته شده است؛ در دریای خزر شناور پیشرفته کاسپین ساخته شده است؛ برای کشور ونزولا کشتی افراامکس یکی از بزرگترین کشتی‌ها ساخته شده است که برای تحویل آن، رئیس‌جمهور ونزولا به ایران آمده است. این کشتی با کلاس و پرچم ایرانی و مالکیت ونزولا در حال تردد و فعالیت است.

در حال حاضر صنایع دریایی ما ظرفیت بالایی برای ساخت کشتی دارد. سرمایه‌گذاری زیادی برای راه‌اندازی شرکت‌های مانند ازیوایکو و صدرا انجام شده است که باید مورد بهره‌برداری قرار بگیرد. در ۱۵ سال پیش تجربه طراحی و ساخت چنین کشتی‌هایی در کشور وجود نداشته است. ساخت افراامکس ۲ که در شرکت



دکتر کوکی:

درباره افزایش توان دفاعی از طریق کشتی‌سازی، رهبر انقلاب در ۱۴ مهر ۱۳۸۸ فرمودند: منابع دریاهای کران است و ما باید از این منابع استفاده کنیم و برای حفظ منافع مان در آب‌های آزاد، احتیاج به نیروی دریایی راهبردی داریم. «تذکر می‌دهم نیروی دریایی در اکثر نقاط عالم و در کشور ما یک نیروی راهبردی است. به چشم یک نیروی راهبردی به نیروی دریایی باید نگریسته شود.»

به نقل از دیادار سیاری بعد از سخنان رهبری، ابلاغ این رهنمود، اقدام‌های جدیدی را برای فرماندهان ارشد نیروی دریایی ارتش ترسیم نمود. مفهوم نیروی دریایی راهبردی طی جلسات متعددی توسط کارشناسان نیرو مورد بررسی قرار گرفت و در نهایت و طرحی تحت عنوان «نیروی دریایی راهبردی» تنظیم گردید و در آن واکازی این معنا و مفهوم، حوزه مسئولیت، ارتباط آن، عملیات، حوزه نفوذ و تجهیزات مورد نیاز اعم از ناوها، ناوشکن‌ها، ناوهای موشک‌انداز، انواع وسایل پروازی، انواع زیردریایی‌ها در ظرفیتهای مختلف سبک، نیمه سنگین و سنگین، ناو هواپیمابر برای پشتیبانی نیروی دریایی راهبردی در اقیانوس هند، به‌ویژه در شمال این اقیانوس مد نظر قرار گرفت. طرح تهیه شده در مراسم به آب‌اندازی ناوشکن جماران ۱ در بهمن ۱۳۸۸ تقدیم مقام معظم رهبری گردید. رهبری پس از بررسی طرح فرمود: «این طرح کلانی که الان آقای سیاری بیان کردند، خوب و بلندپروازانه است، لیکن من داشتن چنین نظرها را ایده‌هایی را ضد درصد تأیید می‌کنم. به دنبال این باشید که بتوانید حضور مقتدرانه و شجاعانه خودتان را برای دفاع از عزت کشور و ملتتان به همه نشان دهید. ممکن است بعضی از این خواسته‌ها دور از دسترس به نظر بیاید، لیکن من می‌گویم وارد راه می‌شویم، قدم‌ها را یکی پس از دیگری برمی‌داریم و هر چه جلوتر می‌رویم رسیدن به نتیجه بر ایمان آسان‌تر خواهد شد.» ۳ نکته‌های سرلشکر باقری هم جالب توجه است که می‌گوید: «باید مانند ناوگان دریای عمان، ناوگانی خاص اقیانوس هند داشته باشیم. نیاز به پایگاه‌هایی در دور دست داریم و شاید در زمانی امکان داشته باشد که در سواحل یمن یا سوریه پایگاه داشته باشیم و یا پایگاه‌هایی در جزایر و یا به صورت شناور باشد.... آیا داشتن پایگاه در دور دست کمتر از فناوری هسته‌ای است؟ من می‌گویم ده‌ها برابر بیشتر است، ۴۰. همچنین می‌توان به سخنان معروف سرلشکر شمشخانی اشاره نمود که تهدید اصلی ما از سمت دریا است حتی اگر از سمت خشکی مورد تهاجم قرار بگیریم.

در پاسخ به این سؤال مبنی بر این که آیا ما هم نیاز به ساخت کشتی داریم، ما با نگاهی در سطح رهبری و فرماندهان ارشد نظامی کشور مواجه هستیم که آن را راهبردی و ضروری می‌دانند. ضمن آن که در برنامه هفتم نیز به ارتقای تجهیزات دفاعی اشاره شده است. از زیرساخت لازم برای بخش نظامی وجود ندارد، اما برای بخش تجاری موجود است.

دیاداد ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش به تصمیمی مبنی بر ساخت کارخانه کشتی‌سازی نظامی در مکران اشاره کردند. سؤال این است که آیا منطقی است؟ چرا به بخش تجاری سفارش داده نشود؟ در آمریکا تمام کشتی‌های نظامی را بخش تجاری می‌سازد و نگهداری ناوگان برعهده بخش نظامی است. این ایده‌ای است که دارای منطق است و می‌توان به صورت جداگانه در باره آن گفتگو کرد.

از نگاه نیروی دریایی راهبردی حمایت از کشتی‌سازی تجاری یک ضرورت است. ضمن آن که دکترین نیروی دریایی راهبردی بر توسعه فرهنگ دریایی، دانش دریایی، حمل و نقل دریایی، شیلات و سایر مواردی که تولید اقتدار دریایی می‌کند، تأکید دارند. همه فعالیت‌های دریایی باید رشد کند تا کشور اقتدار دریایی داشته باشد.

این یعنی اقتدار دریایی را نباید صرفاً به نیروی دریایی محدود کرد. کشور اگر بخواهد در آب‌های آزاد حضور داشته باشد نیاز به ناوشکن‌هایی دارد که هم‌زمان از قدرت عملیات زیرسطحی، سطحی و هوایی برخوردار باشند که حدود ۷ هزار تن باید ظرفیت داشته باشد. در حال حاضر بزرگ‌ترین ناوی که کشور دارد ۱۰۰۰ تن ظرفیت دارد و به نظر می‌رسد ساخت ناوهای سنگین‌تر در برنامه قرار دارند؛ اما زیر ساخت لازم در بخش نظامی وجود ندارد. ساخت همین ناوهای کلاس هزار تنی که در بخش نظامی ساخته شده‌اند با مشکلاتی مواجه بوده‌اند. کافی است به ناوهای سنگین لجستیکی نظیر مکران، شهید رودکی و شهید مهدوی که از طریق تغییر کاربری در کارخانجات تجاری ساخته شده‌اند نگاهی بیندازیم تا با اهمیت این بخش در توسعه توان دفاع دریایی کشور پی ببریم. البته نکاتی در ساخت این کشتی‌ها وجود دارد، امیدوارم انجمن مهندسی دریایی ایران در آینده نزدیک به آن‌ها ورود پیدا کند.



مهندس صفری: با توجه به رویکرد‌های که برای اقتصاد آبی در برنامه بودجه سنواتی، برنامه هفتم و سیاست‌های کلان توسعه دریامحور مطرح است، به نظر می‌رسد گفت و گو در این باره در جریان است؛ اما کسی پیشنهاد مشخصی را ارائه نمی‌کند. برای مثال، در خبرها آمده است که سه بند از سیاست‌های کلان اقتصاد دریامحور مصوب شده است که بند یک را ذکر کنم و ببینید به ویژه دوستان و همکاران جامعه دریایی که آیا مفاهیم گفته شده مفهوم و واضح است؟ «احیای نقش دریا، کرانه و پس کرانه به عنوان مهم‌ترین پیشران و محور توسعه کشور با ایجاد قطب‌های اقتصادی در مناطق ساحلی و دریایی به گونه‌ای که طی ده سال افزایش ۱۰ واحد درصد تولید ناخالص داخلی کشور در این مناطق شکل بگیرد» این کلام به معنای توسعه یک شهر است و بحث اقتصاد دریا یک موضوع فرعی به نظر می‌رسد. این سیاست اصلی یک سیاست دریاپایه محسوب نمی‌شود. نگاهی

به اعضای تدوین‌کننده این سیاست‌ها مشخص می‌کند که نمی‌توان با یک سری افراد سیاست‌گذار عمومی که هیچ‌گونه تخصص دریایی ندارند، سیاست‌های کلان تخصصی را نوشت. من امیدوارم و حتی دعامی‌کنم که این سیاست‌ها مصوب نشود. چرا از ظرفیت‌های تخصصی و دانشی در حوزه

دریا و جامعه دریایی کشور در تدوین این سیاست‌ها استفاده نشده است؟ آیا جامعه چندصد هزار نفری و شاید میلیونی اقتصاد دریا نباید یک نفر نماینده در این مجامع داشته باشد؟ هر چند از سازمان بنادر و دریانوردی نماینده‌ای حضور داشته است؛ اما آن نماینده از قضا غیردریایی ترین آن‌ها بوده است. یکی از علت‌های که برنامه هفتم هنوز به نتیجه نرسیده است، این است که براساس روال استاندارد پی گرفته نمی‌شود. ما به عنوان یک مؤسسه دانش بنیان سعی کردیم که براساس استانداردهای مربوطه، پیشنهادات بخش دریایی برنامه هفتم را ارائه کنیم. بنابراین، به صورت استاندارد شروع به مطالعه کرده که نتیجه آن کتابی با عنوان «کاربند برنامه هفتم، اقتصاد دریامحور» شده است. در این کتاب، تمام قوانین، مقررات، تعاریف و مصوبات شورای عالی صنایع دریایی گردآوری شده است. این کتاب براساس مشارکت افرادی است که متخصصان صنعت دریایی هستند و محتوای آن شامل بندهای قانون حمایت از صنایع دریایی، مصوبات شورای عالی صنایع دریایی شرح خدمات صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی و ... می‌باشد. بعد از جمع‌آوری تمام موارد فوق، این نتیجه حاصل شد که برای برنامه هفتم فقط به یک بند بیشتر نیاز نیست: تمامی قوانین و مقررات و مصوبات قبلی که کماباذ لازم الاجراست و معطل مانده اگر اجرا شود بهترین محل برای توسعه اقتصاد دریامحور کشور است؛ برای انجام این کار باید حسابداری اقماری را در صنایع دریایی فعال شود. حسابداری اقماری یا به عبارتی حساب‌کشی اقماری؛ برای این که براساس دسته‌بندی کتاب فوق، مقدار زیادی قوانین و مقررات خوب در کشور –چه قوانین بالادستی و چه قوانین پایین دستی در زمینه‌های مختلفی چون ناو و انرژی و ... –به صورت عمل نشده وجود دارد. اگر به قوانین موجود عمل شود، نیاز به هیچ قانون و مقرره جدیدی در برنامه هفتم توسعه کشور برای بخش صنایع دریایی وجود ندارد. روزی در کارخانه شهید موسوی خرمنهر هزار نفر مشغول به کار بودند و امروز تعطیل شده است، چنین صنایعی براساس قوانین و مصوبات می‌تواند دوباره احیا شده و به چرخه تولید برگردد. پیشنهاد دیگری که می‌توان ارائه کرد، این است که در حال حاضر کشتی‌های بزرگ اقیانوس پیماي کشور دارای میانگین سن ۱۸ سال هستند و کشتی‌های کوچک بالای ۲۵ سال سن دارند، می‌تواند یک بند قانون در برنامه هفتم و یا در برنامه بودجه سالیانه به شرح زیر باشد که می‌تواند توسعه قابل توجهی برای کشور به ارمغان آورد: «کاهش سن ناوگان از طریق نوسازی، بازسازی، بازیافت در صنایع ایرانی به مدت ده سال و افزایش ظرفیت ۲۵ درصدی ناوگان از طریق نوسازی و سفارش به داخل و ثبت شناورهای منطقه‌ای»

دکتر کوکی:

سوال شد که ما چرا مانند کشور ترکیه عمل نکردیم و به سراغ ساخت کشتی‌های بزرگ اقیانوس پیما رفتیم. اتفاقاً پاسخ دولت‌مردان ترکیه به صورت خاص در گزارش کار گروه همکاری‌های تنظیم‌گری و سیاست‌گذاری کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای اروپا ارائه شده است. نگاه مسئولان این کشور همانند اکثریت کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی به صنعت کشتی‌سازی نگاه راهبردی است. در حالی که کارخانجات ترکیه به طور سستی در قایق‌های تفریحی و کشتی‌های تجاری کوچک‌تر تخصص دارند، در دهه‌های اخیر توانایی‌ها و رقابت‌پذیری خود را در ساخت کشتی‌های بزرگ‌تر افزایش داده‌اند. در نتیجه، اکنون کارخانجاتی وجود دارند که قادر به ساخت طیف گسترده‌ای از کشتی‌های تجاری بزرگ مانند نفتکش‌ها و فراورده‌برها و کشتی‌های کانترینری چند منظوره هستند. این کشور دارای ۸ قرن سابقه کشتی‌سازی از زمان امپراطوری عثمانی دارد و در حال حاضر توانسته همان‌طور که آقای اردوغان اشاره داشته از نظر ظرفیت کشتی‌های ساخته شده در بین ده کشور برتر و از نظر تعداد کشتی در بین پنج کشور برتر جهان قرار گیرد. در این کشور برتر توانستم صورت‌بندی درستی داشته باشم. بحث اصلی من این است که سایر کشورها براساس مزیت‌هایی که صنعت کشتی‌سازی دارد، توانستند کشتی بسازند و این صنعت را توسعه دهند و از آن حمایت کامل کنند و حتی یارانه می‌دهند. تا به حال درباره ضرورت‌ها و چرایی کشتی‌سازی صحبت کردم تا با این رویکرد آشنا شویم. هفت مؤلفه و مزیت در مطالعه کار گروه همکاری‌های تنظیم‌گری و سیاست‌گذاری کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای اروپا وجود دارد که این صنعت را راهبردی نشان می‌دهد، این مؤلفه‌ها زمینه‌های توسعه اشتغال، اقتصاد مناطق محروم، نیروی کار ماهر، عمق توان صنعتی، توان علمی و فناوری، خدمات عمومی و توسعه درآمدهای مالیاتی کشور را فراهم می‌کنند و به نظر جزء واغده‌های مسئولان کشور ما هم هست که باید به سمت آن برویم.

- ۲ مهر 88 در مراسم دانش آموختگی دانشگاه‌های ارتش ج.ا.ی که در دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر
- سخنرانی امیر س‌یاری فرمانده نیروی دریایی ارتش ج.ا.ی در اولین همایش نیروی دریایی راهبردی
- سرلشکر محمد باقری، رئیس ستاد کل نیروهای مسلح کشور، در همایش گردهمایی فرماندهان مناطق دریایی – آذر ۹۵