گزارش خبر
NEWSREPORT

کد خبر: ۵۰۶۵۶۵
پنج شنبه ۱۰ آبان ۱۴۰۳ ۱۳:۲۴

نقد و بررسی سیاست های دریایی کشور در حوزه کشتی سازی

مسئولیت نظارت بر اجرای قوانین و مصوبات سیاست های توسعه دریا محور با چه کسی است؟

در سالی که بنام جهش تولید و مشارکت مردمی نامگذاری شده و سیاست‌های ۹ ماده ای توسعه دریا محور از سوی رهبر معظم انقلاب ابلاغ و مصوبات دهمین جلسه شورایعالی صنایع دریایی صادر گردیده ، انتظار حمایت بیش از گذشته دولت از کشتی سازیهای داخلی در تکمیل ظرفیت های ساخت و تعمیر کشتی های متعلق به ناوگان ملی، انتظار زیادی نیست که نتوان آن را مطالبه نمود.

به گزارش گروه صنعت و تجارت گزارش خبر_دریا، مدیر واحد مطالعات و توسعه بازار ایزوایکو در خصوص قوانین و اجرای آن در بخش کشتی سازی کشور گفت: زمانیکه از تدوین سیاست های توسعه دریا محور و برنامه ریزی جهت تحقق این سیاست ها صحبت می شود، نمیتوان از نقش کلیدی و بنیادی شرکت های ساخت و تعمیر کشتی در این مهم صرفنظر کرد یا با کم توجهی از کنار آن عبور نمود. هفت ماده از ۱۱ ماده قانون حمایت از صنایع دریایی مصوب ۱۳۸۷/۰۲/۱۵، چهار مصوبه از ۹ مصوبه دهمین جلسه شورایعالی صنایع دریایی مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۹ و ماده ۱۱ برنامه جامع تحقق سیاستهای توسعه دریا محور مصوب هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۱۲ در حمایت از شرکت های کشتی سازی و تعمیرات کشتی، به این مهم تاکید دارند که:

۱) رونق و پیشرفت صنایع ساخت و تعمیر کشتی در کشور مستلزم حمایت مالی صندوق توسعه ملی، صندوق توسعه صنایع دریایی، بانک مرکزی و بانک های تجاری در تأمین منابع مالی و پرداخت تسهیلات به شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی و فعالین حوزه حمل و نقل دریایی در ارائه سفارش ساخت و تعمیر به این صنایع می باشد.

۲) اشخاصی که از منابع مالی و اعتباری داخلی استفاده می کنند و شرکت ها و سازمان هایی که ناوگان ملی را در اختیار دارند موظف به رعایت قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی مصوب ۱۳۸۹ بوده که پس از تکمیل ظرفیت های کارخانجات کشتی سازی و تعمیراتی داخلی و یا عدم امکان تأمین نیاز از داخل کشور می توانند نسبت به خرید یا جایگزینی شناورها از خارج از کشور اقدام نمایند.

۳) کمک به توسعه و تجهیز شرکت های کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش ایران از طریق کمک به خرید کشتی های تجاری و اقیانوس پیمای مورد نیاز این شرکت ها در شمال و جنوب کشور با اولویت سفارش داخل صورت گیرد.

۴)تقویت و حمایت شبکه تولیدکنندگان و شرکت های دانش بنیان در تأمین تجهیزات و قطعات دریایی می بایست مورد توجه صندوق توسعه ملی و وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار گیرند.

۵) معافیت ها و تسهیلات حمایتی در ثبت سفارش و ترخیص کالاهای مورد استفاده در ساخت و تعمیر کشتی ها و در اخذ حقوق و عوارض بندری برای کشتی های ساخت داخل یا کشتیهای حاضر در یارد های تعمیراتی داخل در نظر گرفته شود.

سعید پورمشکی افزود: رهبر معظم انقلاب مهمترین وظیفه رهبری در قانون اساسی را تعیین سیاست‌های کلی نظام می‌دانند و تاکید دارند پس از ابلاغ سیاست‌ها، مجلس قوانین را، و دولت برنامه‌های اجرای را می‌بایست در چهارچوب این سیاست‌ها تنظیم کنند. بعبارتی دستگاه‌ها باید در چهارچوب سیاست‌ها عمل کنند و از آن منحرف نشوند.

اگرچه تدوین قانون برای سیاست‌ها، ضامن اجرایی شدن آنها است اما اجرای صحیح و درست و کامل قانون درجامعه به مراتب حساس‌تر و مهم‌تر از اصول قانون است. اگر قرار بر اجرا نشدن قانون و مصوبه است، تنظیم قوانین و مصوبات و یا هر برنامه اجرایی در این رابطه چه تأثیری در بهبود شرایط و دست یابی به اهداف خواهند داشت؟

چه کسی می بایست اجرای قوانین مجلس و مصوبات دولت در حمایت از کشتی سازی های داخلی را ضمانت نماید و کدام نهاد یا ارگانی بر اجرای صحیح و بموقع این قوانین و مصوبات نظارت خواهد نمود؟

کشتی سازان ایرانی

این کارشناس حوزه کشتی سازی خاطر نشان کرد: دو شرکت مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) و شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) بعنوان دو زیرساخت عظیم صنایع ساخت و تعمیر کشتی های اقیانوس پیما در جنوب کشور با کارنامه موفق در ساخت کشتی های کانتینربر ۲،۲۰۰ کانتینری و نفتکش های افراماکس ۱۱۳ هزارتنی سالهاست مورد بی مهری و بی توجهی متولیان امر قرار دارند و ادامه این روند، زیرساخت های عظیم ایجاد شده در این دو کشتی سازی بلاخص در ایزوایکو را که سرمایه ملی محسوب می گردند به استهلاک و نابودی خواهد کشاند. این شرکت ها طی سالیان گذشته در مقاطع مختلف همواره سعی در افزایش ظرفیت و ایجاد سیستم‌هایی جهت بهبود روش‌های ساخت و کاهش هزینه‌ها در روشهای تولید و تعمیراتی خود نموده‌اند که آثار آن مشهود است.

زیرساخت‌های ایجاد شده در صدرا و ایزوایکو طی سالهای اخیر، بخوبی نشان می‌دهد که کشتی‌سازی‌های داخلی علیرغم محدودیت‌ها و مشکلات خارج

از حدود اختیارات خود، سرمایه‌گذاری قابل قبولی را چه درزمینه سخت‌افزاری و نرمافزاری و حتی مغزافزاری داشته‌اند و نشانه‌ی بارز آن‌هم همانگونه که اشاره شد، ساخت کشتی افراماکس ۱۱۳ هزارتنی در صدرا، ساخت کشتی‌های چندمنظوره و پیشرفته کاسپین در نکا، ساخت سکوی نیمه شناور امیرکبیر در صدرا و ساخت کشتی‌های کانتینربر ۲۲۰۰ کانتینری، تعمیر ده ها نفتکش شرکت ملی نفتکش ایران و تغییر کاربری چندین کشتی دفاعی اقیانوس پیما در ایزوایکو می‌باشد که با وجود تمامی مشکلات سیاسی، قانونی و تجاری بدست توانای مهندسین و کارگران ایرانی انجام شده‌اند.

چالش های ساخت کشتی های بزرگ

پورمشکی ضمن بیان این مطلب که بدون شک ساخت کشتی های عظیم الجثه اقیانوس پیما در هر کارخانه کشتی سازی برای اولین بار، یاردهای کشتی سازی را با چالشهایی مواجه خواهد نمود افزود:که به تدریج و به مرور زمان و با کسب تجربه کافی، انتقال دانش فنی و سفارشات بیشتر، از آنها عبور خواهند نمود.

به همین دلیل ساخت کشتیهای کانتینربر اقیانوس پیما در ایزوایکو و کشتی های افراماکس در شرکت صدرا بعنوان اولین پروژه های ساخت کشتی های عظیم الجثه با تأخیر در زمان تحویل مواجه گردیدند ضمن آنکه همه این کشتی ها ضمن برخورداری از کیفیت و استاندارد جهانی در ساخت و کارایی برتر نسبت به کشتی های مشابه در دریانوردی، موفق به اخذ تمامی گواهینامه های موسسه رده بندی عضو آیاکس نیز گردیده و هم اکنون جزو کشتی های پر بازده در ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت نفت ونزوئلا محسوب می گردند.

دلایل تاخیر در اجرای تعهدات کشتی ساز ها

وی دررابطه با دلایل تاخیر در ساخت و تحویل کشتی های اقیانوس پیما گفت: طبق مستندات، علل اصلی تأخیرات پیش آمده و افزایش هزینه در ساخت کشتی های اقیانوس پیما در کاخانجات کشتی سازی داخلی، آشنا نبودن سیستم بانکی به قراردادهای ساخت کشتی، عدم توجه و پیروی بانکها از مصوبات دولتی در خصوص سهم تسهیلات، سود سالیانه، مدت زمان بازپرداخت و وثائق، طولانی شدن زمان فعال شدن قرارداد ها از زمان عقد قرارداد که باعث افزایش مبلغ توافق شده اولیه میگردد،

عدم پرداخت بموقع مبالغ افزایش قیمت مورد توافق طرفین توسط کارفرما، تحریم های ناعادلانه بین المللی علیه ایران، تعداد کم و ناپیوسته سفارشات ساخت کشتی، تمایل شدید شرکت های کشتیرانی بزرگ کشور در ارائه سفارش ساخت به یارد های خارجی و نبود الزام برای پیروی از قانون حداکثر استفاده از توان داخلی کشور، نوسانات شدید نرخ تسعیر ارز در کشور، مناسبات پرهزینه و غیر مستقیم در خرید و تأمین تجهیزات از خارج از کشور و از همه مهمتر عدم تمکین بانک مرکزی، صندوق توسعه ملی و سایر نهاد ها و سازمانهای مسئول در عمل به قوانین و مصوبات کارگشا می باشد

بانک ها و صندوق های توسعه ای کشور

وی در تشریح سایر عوامل افزود: عدم پیروی کامل و بدون قید و شرط بانکها و صندوق های توسعه ای کشور از مصوبات هیئت دولت در گذشته و حال، در مقابل اعتبارات پر جاذبه و وسوسه کننده دول کشورهای آسیای دور در اختصاص ده ها میلیارد دلار وام برای حمایت از ساخت هزاران کشتی در این کشورها برای صادرات خارجی، باعث گردیده شرکت های کشتیرانی داخلی توجیه لازم را برای دادن سفارشات ساخت کشتی به چین، ژاپن و کره جنوبی با استدلال لزوم هر چه سریعتر کاهش سن متوسط ناوگان و برنامه های توسعه ای افزایش ظرفیت که طی ۸ سال گذشته مغفول مانده را در اختیار داشته باشند و برای خرید کشتی از خارج و تعمیر کشتی ها در همان کشورها، مجوز های لازم و خارج از مصوبات را از دولت دریافت نمایند.

به عبارت دیگر، مصوبات دولتی در خصوص الزام تأمین منابع مالی ساخت کشتی در کشور توسط بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی که هر دو، نهاد دولتی می باشند مورد بی توجهی قرار میگردند و شرکت های کشتیرانی نیز ضرب الاجل سفارش کشتی از خارج را به هیئت دولت ارائه و مجوز هیئت دولت را برای خرید کشتی از خارج ، طبق روال سالهای قبل دریافت میکنند .

چرخه متناقض در برنامه های دولت

این چرخه متناقض در مصوبات و برنامه های دولت و آنچه که اجرا می شود از ۳۰ سال گذشته تا کنون به بهانه اینکه کشتی سازیهای داخلی توان ساخت کشتیهای اقیانوس پیما را ندارند و سفارش ساخت کشتی به صنایع کشتی سازی داخلی از نظر زمان تحویل و قیمت تمام شده مقرون به صرفه نیست و شرکتهای کشتیرانی مهلت صبر برای مدت سه الی چهار سال را ندارند و بازار فعالیت خود را از دست می دهند، تکرار و تکرار می گردد.

در حالیکه اگر استمرا سفارشات از جمله قرارداد دو فروند کشتی کانتینربر ۲۲۰۰ کانتینری چهارم و پنجم و قرارداد ساخت ۵ فروند کشتی فله بر پاناماکس ۷۵،۰۰۰ تنی با ایزوایکو و قرارداد ۳ فروند کشتی نفتکش ۶۳،۰۰۰ تنی در صدرا بدلایل مختلف از جمله تأخیر در ساخت یا عدم تأمین منابع مالی فسخ نمی شدند، این دو شرکت کشتی سازی توانمند داخلی می توانستند تعداد زیادی از کشتی های مورد نیاز شرکت های کشتیرانی داخلی را در مقطع ۸ ساله ای که بواسطه تحریم ها از سال ۲۰۱۶، هیچ کشتی سازی در خارج از کشور، سفارش ساخت کشتی از ایران را نمی پذیرفت، ساخته و تحویل دهند.

انتظارات کشتی سازها از دولت

در سالی که بنام جهش تولید و مشارکت مردمی نامگذاری شده و سیاست‌های ۹ ماده ای توسعه دریا محور از سوی رهبر معظم انقلاب ابلاغ و مصوبات دهمین جلسه شورایعالی صنایع دریایی صادر گردیده و اخیراً نیز هیات وزیران به استناد اصل ۱۳۸ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و در اجرای ابلاغیه مقام معظم رهبری در خصوص سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، برنامه جامع تحقق سیاستهای مذکور را ابلاغ کرده است، انتظار حمایت بیش از گذشته دولت از کشتی سازیهای داخلی در تکمیل ظرفیت های ساخت و تعمیر کشتی های متعلق به ناوگان ملی، انتظار زیادی نیست

که نتوان آن را مطالبه نمود.

اجرای درست قوانین

مشکلاتی که کشتی سازیهای ایزوایکو و صدرا و حتی کشتی سازیهای کوچکتر جهت ایفای نقش مؤثر خود در راستای سیاست های توسعه دریا محور با آن مواجه هستند با اجرای صحیح و کامل قوانین و مصوبات فوق الاشاره و همچنین همکاری و مشارکت شرکت های کشتیرانی کشور و سایر سازمانها و نهادهای مسئول قابل حل می باشند. افزایش توان و افزایش قابلیت کارخانجات کشتی‌سازی داخلی در تولید یک محصول قابل‌رقابت در بازار جهانی، مستلزم اجرای پروژه‌های متعدد و پیوسته و انجام آزمون‌های مختلف جهت کاهش هزینه های ساخت و زمان تولید است که فقط با اجرای پروژه و شکیبایی سفارش‌دهندگان قابل‌دستیابی است.

صبری که ماحصل آن ایجاد شغل برای بیش از ۱۰ هزار نفر بصورت مستقیم و ۳۰ هزار نفر بصورت مستقیم، جذب، آموزش و ارتقاء دانش فنی صدها فارغ التحصیل دانشگاه، رونق و شکوفایی صدها صنعت تولیدی و خدماتی در زنجیره تولید، جلوگیری از خروج میلیاردها دلار ارز از کشور و افزایش فراگیر ارتقاء اقتصادی و معیشتی مردم شهرهای ساحلی در حداکثر پنج سال آینده خواهد گردید.

سعید پورمشکی، مدیر واحد مطالعات و توسعه بازار ایزوایکودر پایان گفت ما باید به توانایی خود ایمان داشته باشیم به نقل از آلبرت بندورا نظریه پرداز معروف روانشناسی مدرن میگوید: کسانی که به توانایی های خود باور دارند، به کارهای دشوار به دیده ی چالش‌هایی می‌نگرند که باید بر آنها پیروز شوند نه به شکل تهدیدهایی که باید از آنها دوری گزینند.