

بررسی صنعت کشتی سازی در ایران

رضا محمد علی بیکی - کارشناس صنایع دریائی

reza.marine@yahoo.de

امروزه داشتن علم مدیریت کشتی سازی و تعمیر کشتی، تکنولوژی طراحی و تکنولوژی تولید، تضمین کننده حضور در بازار رقابتی و به تبع آن درآمدزایی و اشتغالزایی پایدار می باشد. تعریف، تدوین و یا بهینه نمودن شاخصه های قیمت، کیفیت و زمان در ساخت و تعمیر کشتی از ضروریات اجتناب ناپذیر در جهت سنجش میزان توسعه و پیشرفت هر کارخانه کشتی سازی می باشد. از طرفی، حمایت های دولتی زمانی منجر به کمک به رشد و توسعه صنعت کشتی سازی می گردد که این حمایتها ابتدا در راستای تحقق علوم و تکنولوژیهای فوق الذکر انجام پذیرد. به بیانی دیگر، حمایت های مالی دولت می بایست در توسعه زیر ساختها بکار گرفته شود. چنانچه امروز شاهدیم که بدون توجه به این مهم و با داشتن حمایت های شرکتهای بزرگ کشتیرانی ایرانی در قالب دادن سفارشهای متعدد برای ساخت کشتی به کشتی سازان داخلی، این سازندگان داخلی موفق عمل ننموده اند! حمایت در جهت توسعه زیر ساختها بدین گونه که ابتدا می بایست مدیران ارشد دولتی و غیر دولتی از طرح مشارکت همکاری در زمینه های طراحی، مدیریت و تولید با شرکتهای صاحب نام و توسعه یافته، استقبال و حمایت نمایند و پس از شناخت کامل از ضعفها و کمبود های موجود، از طریق همین همکاریهای مشترک، در راستای تدوین و اصلاح قوانین و دستورالعملهای مربوطه در خصوص صنایع دریایی اقدام نمایند. همانطور که موسسات رده بندی ملی با استفاده از روش رده بندی دو گانه شناورها (Dual Class) به سوی این همکاری ها روی آورده اند. در مرحله بعد و در بخش ساخت کشتی (Ship Newbuilding) به منظور شناخت و رشد هر چه بیشتر دانش و تجربه کارشناسان ایرانی از قوانین و دستورالعملهای بین المللی در خصوص رده بندی و بازرسی، ترتیبی اتخاذ گردد که تا ساخت تمامی کشتی های با تناژ نا خالص بالای ۲۰۰۰ حداقل به مدت ۵ سال تحت نظارت موسسات بازرسی و رده بندی معتبر بین المللی انجام پذیرد و از مالکین دولتی شناورها درخواست شود تا در بخش نظارت بر تمامی مراحل ساخت از همکاری با شرکتهای معتبر بین المللی در جهت استفاده از بازرسان مجرب این شرکتهای تحت عنوان نمایندگان مالک در کارخانه کشتی سازی استفاده گردد. به بیانی ساده تر، به مدت ۵ سال کشتی هایمان را تحت نظارت بازرسان خبره بین المللی که از جانب مالک و موسسه رده بندی بین المللی در یارد حضور دارند بسازیم. و سپس بازرسان موسسه رده بندی ملی را در بخش بازرسان ساخت و کارشناسان بخش محاسبات و تایید نقشه ها از میان افراد شاغل در این یاردها که به ترتیب در بخش کنترل کیفی، مهندسی، تولید و راه اندازی فعال بوده اند انتخاب نماییم و یا موسسات رده بندی داخلی، کارشناسان بخش ساخت کشتی خود را در طول این مدت زمان ۵ سال تحت عنوان کارآموز و زیر

نظر این یاردها آموزش و تربیت نمایند. زیرا با توجه به تجربه خود و کسب نظر از کارشناسان خبره و آگاه، انتقال دانش و تجربه از کارشناسان خبره و بین المللی را فقط می توان در این نوع از همکاری انتظار داشت. (New Challenges – New Opportunities) از طرفی دیگر در طول این مدت زمان (۵ سال) و تحت نظارت همین موسسات و شرکتهای بین المللی می توانیم قدمهایی حساب شده بر پایه اصول علمی و تجربی معتبر در جهت رشد و توسعه صنایع جانبی و وابسته به این صنعت بر داریم. در بخش کشتی های در حال عملیات (Ships in operation) با استفاده از روش رده بندی دو گانه شناورها (Dual Class) با همکاری موسسات معتبر و بین المللی و با در اختیار داشتن دریانوردان مجرب با حداقل ۵ سال سابقه دریانوردی در شرکتهای معتبر بین المللی می توان انتظار رشد و ترقی در این بخش را هم پیش بینی نمود. به نظر بنده با این طرز نگرش میتوان به صراحت و اطمینان بیان نمود که در آینده ای نه چندان دور (شاید تا ۱۰ سال آینده) ما هم در این صنعت حرفی برای گفتن خواهیم داشت. به امید آنروز!

حال با این مقدمه و با طرح چند پرسش از خوانندگان محترم می خواهیم به بررسی وضع موجود این صنعت در کشور خودمان بپردازیم.

- آیا بهتر نیست با استفاده از علم و تکنولوژیهای ذکر شده در بالا در جهت کسب رضایت مالکین شناور و سازندگان شناور حرکت کرد؟
- آیا بهتر نیست با تجزیه و تحلیل دقیق تر از وضع موجود این صنعت در کشور خود و با استفاده از اصول علمی و تجربی معتبر و پذیرفته شده بین صاحبان و مجامع موفق این صنعت، بر طرح پرسش هایی دقیق و واقع گرایانه از خود بپردازیم؟
- آیا توان عدم تمایل تولید کننده (کشتی سازان) به شناخت و دستیابی به علم مدیریت، تکنولوژی تولید و تکنولوژی طراحی را مشتری باید پرداخت نماید؟ آیا فعال نمودن بخش تحقیق و توسعه در کارخانه های ساخت و تعمیر کشتی جهت دستیابی به تولید محصول استاندارد و قابل قبول از ضروریات نمی باشد؟ بطوری که در حال حاضر کارخانه های ساخت و تعمیر کشتی در کشورمان فاقد این بخش در چارت سازمانی خود می باشند.
- آیا در تهیه، تدوین و تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و نیز تشکیل صندوق مذکور از نقطه نظرات کارشناسان خبره استفاده گردیده است؟ آیا بهتر نیست کار کارشناسی را به کارشناسان متعهد، با دانش و با تجربه سپرد؟ آیا مدیرانی که با توجه به سفارشات شرکت های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ملی نفتکش ایران به کارخانه های کشتی سازی داخلی و عدم اجرای تعهدات سازندگان در قبال این سفارشات، باز هم دلیل اصلی عدم موفقیت صنایع دریایی کشور را عدم حمایت های مالی دولت از این صنعت می دانند!! و مدام در مقام مقایسه با کشورهای صاحب نام این صنعت از جمله کشورهای کره جنوبی و چین در خصوص حمایت های دولتی آنها بدون شناخت از قوانین و ضوابط آنها به طرح پرسشها و نظرات خلاف واقع می پردازند را می توان در زمره آگاهان و صاحب نظران به امور دریایی کشور به حساب آورد؟

- در خصوص صنایع دریائی، نقش موسسات رده بندی و بازرسی در جهت افزایش کیفیت استانداردهای فنی و انتقال دانش بسیار حائز اهمیت می باشد. از اینرو موسسات رده بندی بین المللی در انتخاب مدیران و کارشناسان فنی خود سعی بر این دارند تا از افرادی با دانش و تجربه کافی استفاده نمایند تا بتوانند در راستای شرط بقاء و موجودیت شان که همان خوش نامی آنها می باشد حرکت نمایند و حفظ رضایت مشتری از مسائل و کارهای فنی این موسسات، تا زمانی است که شایستگی و درستی این مسائل تداوم داشته باشد. و رقابت بین این موسسات رده بندی بین المللی می بایست بر پایه تنوع خدماتی باشد که به صنایع دریایی ارائه می دهند و نه مصالحه و سازش بر روی اصول ایمنی و استانداردهای فنی.

حال این پرسش مطرح است که آیا برای بازرسان موسسات رده بندی داخلی شرط داشتن تجربه دریانوردی بر روی کشتی های اقیانوس پیما (تجاری و نفتکش) و کار در کارخانه های کشتی سازی و تعمیراتی به عنوان حداقل شایستگی در کنار تحصیلات اکادمیک مرتبط منظور گردیده است؟

- در اینجا توجه مدیران متعهد و دلسوز را به دو موضوع مهم جلب می نمایم: آیا مسئولیت طرح تدوین و اجرای نظام مهندسی دریائی و نیز طرح رتبه بندی شرکتهای فعال در صنایع دریائی را نباید به افراد متعهد، متخصص و بیطرف سپرد؟ و نیز آیا بهتر نیست که در تدوین سند ملی توسعه صنایع دریائی با توجه به حساسیت و نقش تاثیرگذاری آن در صنعت، از کارشناسان زبده در قالب کارگروههای مستقل استفاده گردد؟ آیا با طرح اعضاء غیر ثابت در ساختار دبیر خانه شورای عالی صنایع دریائی و همچنین اعطای حق حضور اشخاص حقیقی و حقوقی در جلسات شورای عالی صنایع دریائی بنا به دعوت دبیرخانه شورای مذکور، نباید مراقب نفوذ افکار غیر کارشناسی بود؟

- آیا برای ارائه مجوزهای قانونی در جهت بازرسی و رده بندی شناورهای با تناژهای بالاتر به این موسسات رده بندی داخلی کارشناسی تمام عیار انجام می گردد؟ آیا کارشناسان این مؤسسات توانایی تدوین برنامه ها و استانداردهای مورد نیاز جهت رسیدن به اهداف تعیین شده در کمیته های تخصصی (IMO) سازمان جهانی دریانوردی را دارا می باشند؟ آیا حضور موسسات رده بندی بین المللی دیگر از جمله موسسه رده بندی چین و یا ژاپن در کنار موسسات بین المللی فعال دیگر از جمله نروژ، آلمان، انگلستان و فرانسه در کشورمان به نفع صنعت کشتی سازی و تعمیر کشتی نمی باشد؟

با توجه به موارد ذکر شده، قطعاً تا رسیدن به مرحله خودکفایی کامل در ساخت کشتی توسط شرکتهای ایرانی و داشتن یک موسسه رده بندی ملی با ویژگیهای غیر انتفاعی، مستقل و علمی راه طولانی در پیش است هرچند که با اعتقاد به تواناییها و شایستگیهای کارشناسان ایرانی امری غیرممکن نخواهد بود.