

آقای زنگنه، ما بیش از شما مشتاقیم

اواخر سال ۹۴ بود که وزیر نفت در نشست‌ی مطبوعاتی وقتی با پرسشی درباره کرسنت مواجه شد، چشم در چشم خبرنگاران و دوربین‌ها اعلام کرد پس از انتخابات مجلس شورای اسلامی با رسانه‌های منتقد نشست خواهد داشت تا درباره کرسنت توضیحاتی را ارائه دهد، به بیان ساده‌تر از خود و عملکردش دفاع گفت، این فرصت مناسبی برای رسانه‌هایی بود که بارها از کرسنت سؤال کرده بودند ولی وزیر نفت به کلی گویی می‌پرداخت اما آقای وزیر هیچ‌گاه به تعهد خود عمل نکرد و فراموش کرد آنچه را که وعده داده بود.

او پیش از انتخابات ریاست جمهوری نمایندگان چند رسانه خاص را فراخواند و درباره کرسنت توضیحاتی را ارائه داد. آماده‌باش صادر شد تا آینده‌ای نزدیک هجماه‌ای سنگین را آغاز کنند برای چا انداختن کرسنت در آذهان عمومی و ارائه آدرس‌های پر غلط. برای آنهایی که می‌دانند در وزارت نفت چه می‌گذرد، عیان است چه برنامه‌ای در دست اجراست. از همان ابتدای حضور زنگنه در نفت، کرسنت و دلال‌ها دوباره کسی که با آمدنش موجب محکومیت ایران در لاهه شد قول داده بود. دو هفته‌ای کرسنت را تمام کند ولی این دو هفته چهار سال به طول کشیده است. وزیر نفت به روزنامه ایران گفته است مصاحبه مفصلی را درباره کرسنت انجام داده است که به‌زودی منتشر می‌شود. به گفته زنگنه این مصاحبه اسرار مگویی را افشا می‌کند تا مشخص شود مقصر کرسنت چیست. این مصاحبه قرار است پس از توافق پهنایی با شرکت کرسنت منتشر شود تا وقتی خیر اجرائی این قرارداد اعلام شد، فضا به سود وزارت نفت باشد تا کسی سراغی از مسیبان کرسنت نکیرد.

فعلاً کار دست دلال بزرگ و معروف «الف. هف. اله» است که جرئت ورود به ایران را نداشته و از سوی غربیانی مشخص مسئول حل و فصل قرارداد صادرات گاز با کرسنت است. این دلال همان کسی است که نقش مؤثری در انعقاد قراردادهای دلالی با صنعت نفت ایران از جمله کرسنت دارد. وی که نتا پیش از ورود زنگنه به نفت سمت کرسنت آفتابی نمی‌شد، حالا مأموریت بزرگی در اختیار دارد. او قرار است کرسنت را اجرایی کند و با حق دلالی که می‌گیرد از میزان جریمه بکاهد. گرچه وزیر نفت این موضوع را باز نمی‌کند و اصلاً دوست ندارد به دلال معروف اشرارهای داشته باشد اما اوج انحراف را باید در اظهاراتی دانست که وزیر نفت گفته در کرسنت هیچ فسادای اثبات نشده است!

این جمله وزیر نفت در نوع خود پدیده‌ای غیر قابل باور است. وزیر نفت در حالی به کتمان فساد مشغول است که در مجلس شورای اسلامی به فساد اعتراف کرده، هر چند برای سبک کردن قصور خود، حرف از حاشیه زد با یک مضمون که «حالا در حاشیه‌ای نسبتاً بی‌قرارد فسادبی رخ داده.» زنال در حالی فساد در کرسنت را انکار می‌کند که در آذرماه ۹۲ مصوبه‌ای را امضا کرده است که در تضاد کامل با این گفته است. بروز فساد در کرسنت اظهارنظر من‌الشمس است و به‌قدری مؤثر است که نطفه کرسنت با یک قرارداد دلالی و از تنشاسته شده است. این را وزیر نفت به خوبی می‌داند ولی حالا که در یک مخصمه قرار گرفته است، دوست ندارد همه چیز به پای شخص تمام شود. می‌گوید اگر فساد بود خوب اعلامم می‌کردید ولی کیست که نداند وزیر نفت تاب یک روز بازشناخت راه هم ندارد چه رسد به اعدام. به راستی چه کسی بود که وقتی متوجه شد در تهران حکم بازشناختن صادر شد یک هفته دیگر در کربلای معلی ماند تا لایه‌ها کار خود را کند.

پازل چیده شده است و مسیبان کرسنت و ضرر به حدی از اعتماد به نفس رسیده‌اند که همه را متهم می‌کنند تا قصورشان دیده نشود. بدون تردید سامت‌ها می‌توان درباره کرسنت صحبت و افشا کرده اقداماتی که بر اساس ایجاد شخصی صورت گرفت و در نهایت سرمایه ملی را به باد داد ولو آنکه دولت دهم هم متهم باشد. سنگ اول وقتی کج گذاشته شد، دولت دیگر نمی‌توان بنا را صاف کرد و تلاش‌هایی که امروز در دستور کار قرار گرفته به دلیل دیده نشدن آن سنگ کج است. وزیر می‌گوید دهان ما را بسته‌اند ولی این چه بسته بودنی است که مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران در روزهای سرنوشته‌ساز داد‌گاه به حمایت از کرسنت می‌پردازد و چنان در مدح کرسنت سخن می‌گوید که آدمی می‌مندی وی مدیرعامل شرکت ملی نفت است یا شرکت کرسنت! چه کسانی دهان آقای وزیر را بسته‌اند! اگر منظور فقیانیه است که باید قدردان آن باشد که تا به امروز حکم متهمان کرسنت را ابلاغ نکرده است و به شکل غیر قابل باوری با وزارت نفت همکاری کرده و درخواست بررسی مجدد پرونده را و ماده ۱۸ معروف را پذیرفته است. اگر به سیاسی کاری بود که تعدادی از مدیران فعلی آقای وزیر با حکم انفعال از خدمت موجه بوده و در حال پرداخت جرمه‌های آنچنانی بودند!

منتظر می‌مانیم تا وزیر نفت مصاحبه مفصل خود را با رسانه‌های همسوی خود منتشر و تا می‌تواند فسادسازیی کند تا این جریده نیز با اسناد متقن و گزارش‌های خود شرکت ملی نفت در دوره‌های مختلف از جمله دولت یازدهم، از پشت پرده این قرارداد پرده بردارد.

گریه‌های خیر

صادرات میوه و تره‌بار بدون شناسنامه ممنوع می‌شود

رئیس سازمان توسعه تجارت ایران گفت:به منظور کاهش و استانداردسازی بسته‌بندی میوه و تره‌بار صادراتی، به زودی صادرات میوه و تره‌بار بدون شناسنامه استاندارد شده ممنوع می‌شود. به گزارش روابطعمومی سازمان توسعه تجارت ایران، مجتبی خسروتاج، ریاست کل سازمان توسعه تجارت ایران، با اشاره به نگرانی گمرکات از عدم تحقق رعایت مشخصات بسته‌بندی انواع میوه و تره‌بار صادراتی در سال گذشته اظهار داشت: با توافق صادرکنندگان در این خصوص، از این پس میوه و تره‌بار صادراتی با مشخصات ویژه و یکسان در بسته‌بندی صادر خواهد شد، وی که در نخستین جلسه میز میوه و تره‌بار در سازمان توسعه تجارت سخن می‌گفت، با اشاره به اهمیت همکاری و هم‌افزایی دستگاه‌های مرتبط با صادرات میوه و تره‌بار خاطر نشان کرد: دغدغه اصلی ما تدوین برنامه‌های راهبردی کوتاه مدت و بلند مدت به منظور رفع موانع و توسعه صادرات محصولات میوه و تره‌بار است.

همچنین در ادامه این نشست، پیش از ۳۰۰مورد از مشکلات موجود در این حوزه از قبیل موانع مالیاتی، سود بانکی، حمل و نقل، کنترل‌های بهداشتی، مجوزهای سلامت محصول و نظایر آن مورد بحث و واکاوی صادر کنندگان، تشکل‌های تولیدی و بازرگاری، نمایندگان جهاد کشاورزی، سازمان کشنتریانی، حمل و نقل و اساتان‌های مرتبط با صادرات میوه و تره‌بار و معاونان اینن حوزه قرار گرفت و مقرر شد موضوعات مطرح شده طی دو هفته آتی در دستور کار کارشناسان قرار گیرد و راهکارها بررسی شود. گفتنی است در سال ۹۵ میوه و تره‌بار صادراتی، سازمان کشنتریانی، حمل و نقل و اساتان‌های مرتبط با نظیر روسیه، قطر، پاکستان، امارات، عراق، افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان و قزاقستان صادر شده است.

پاروئیتوز

- دلار ۳هزار۴۰۰ تومان شد
- دستور آخوندی به حذف نظام مهندسی‌از چرخه صدور پروانه ساختمانی
- نرخ تورم شاخص بهای تولیدکننده به ۷درصد رسید
- روغن در بازار جهانی آرزان شد
- عرضه هفتگی جوجه یک‌روزه در بورس به قیمت هزار۰۷۰۰ تومان

گزارش یک مهربان ابراهیمیان

روزنامه جوان |شماره ۵۱۴۹ |یکشنبه ۸ مرداد ۱۳۹۶ | ۶ ذی‌العده ۱۴۲۸ |



در بازار تهران بیاز گران می‌شود، دلار خود را به قیمت اوج هر کیلو ۲ هزار و ۸۰۰ تومان بیاز می‌رساند، گرانی خودروهای ساینا نیز توسط شورای رقابت ابلاغ می‌شود و مرغ نیز بالاخره پنهان خود را بسرای از اوج ماندن قیمت (۸ هزار ۵۰۰ و تومان) پیدا می‌کنند. این‌بنهانه همان روزهای پیش از این اتفاق افتاد. این را وزیر نفت رئیس اتحادیه فروشندگان مرغ و ماهی از افزایش قیمت گوشت مرغ به دلیل افزایش قیمت جوجه یک‌روزه و کاهش تولید ناشی از گرمای شدید و خوزخ دهر و گفته است: هم‌کنون قیمت هر کیلوگرم گوشت مرغ از کیلویی ۸ هزار و ۵۰۰ تومان عبور کرده است.در حال حاضر هر کیلوگرم گوشت مرغ حدود ۵هزار و ۶۰۰ تومان از مرغ‌ناران خریداری می‌شود که با احتساب هزینه حمل و نقل تا کشتارگاه، کشتار، هزینه حمل و نقل تا مراکز توزیع و سود عمده‌فروشی‌ها و خرده‌فروشی‌های سطح شهر هر کیلوگرم گوشت مرغ حدود ۸هزار ۴۰۰ تومان برای فروشندگان تمام می‌شود که با احتساب سود پزی از ۸هزار و ۶۰۰ تومان به دست مردم می‌رسد، بااین حال فضای رسانه‌ای مملو از اخبار عجیب و غریب و ناهماه نامانوس برای سمت‌های وزرای اقتصادی است.دولت‌بخش اقتصادران‌دیده گرفته‌وجلسه‌ها می‌پردازد احتمالاً در تعطیلات تابستانی در حال لابی و

کابینرو

به گفته معاون راهبری شبکه‌برق کشور،سازمان هوشناسی از افزایش دسای هوای کشور از امروز تا سه روز آینده خبر داده است که سبب افزایش مصرف برق هم خواهد شد. مصطفی رجبی مشهدی در گفت‌وگو اختصاصی با صداوسیما گفت: دمای هوا سه تا پنج درجه در اغلب نقاط کشور به جز نواحی ساحلی خلیج‌فارس و دریای عمان افزایش می‌یابد و به ازای هر یک درجه افزایش دما حدود ۸۰۰ تا هزار مگاوات مصرف برق بیشتر خواهد شد. وی افزود: پیش‌بینی می‌شود مصرف بین ۳ تا ۳ هزار مگاوات نسبت به هفته قبل افزایش یابد و همین امر احتمال وقوع رکورد مصرف در بیکر را بسیار افزایش داده است، به همین دلیل و در مشترکان عزیز در خواست می‌کنیم همچنان همکاری خود را در صرفه جویی در مصرف برق حفظ کنید. رجبی مشهدی اظهار داشت: افزایش هزار مگاواتی در مصرف برق به ازای هر یک درجه افزایش دمای هوا معادل برق مصرفی کلاسشهری مشهد همچون است و افزایش سه درجه‌ای دمای هوا به مفهوم اضافه شدن مصرف سه کلاشهر همچون مشهد به شبکه برق کشور است. وی تأکید کرد: پیش‌بینی‌های لازم انجام شده است اما فقط ز مشترکان تقاضا می‌شود در ساعات بیک مصرف ۱۲ تا ۱۶ تا ۱۹ تا ۲۳ با اعمال مدیریت مصرف، زمینه را برای کاهش مصرف فراهم کنند،

صنعت

رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت تا تشریح جزئیات جلسه دیروز صنعتگران با معاون اول رئیس جمهور گفت: در حال حاضر فقط ۳۰ درصد ظرفیت صنایع فعال است و سهیم کارخانه‌هایی که با تمام ظرفیت کار می‌کنند فقط ۵ درصد کل کارخانه‌هاست. به گزارش فارس، عبدالوهاب سهل‌آبادی در یک نشست خبری با تشریح جزئیات جلسه دیروز صنعتگران با جهانبگری معاون اول رئیس‌جمهور اظهار داشت: در این جلسه انتظارات جامعه صنعتی و معدنی از وزرای اقتصادی دولت جدید مطرح شد و بر لزوم اصلاح ساختار بانکی تأکید کردیم. وی ادامه داد: مسئولان ادعا می‌کنند سود بهره بانکی حدود ۱۸ درصد است ولی ما ثابت کردیم این رقم تا ۴۰ درصد هم می‌رسد. با این وضعیت نمی‌توان تولید صادرات‌محور داشت. سهل‌آبادی اظهار داشت: در رابطه با مالیات بر ارزش افزوده نیز شرایط وصول دولت با وضع تولید تناقض دارد و تولید را دچار ضرر می‌کند، علاوه بر این در امر صادرات نیز هنوز مشکلات گمرکی داریم و در واردات مواد اولیه با مشکل روبه‌رو هستیم. به گفته وی، بسته حمایتی ۱۶هزار میلیارد تومانی که قبلاً دولت برای کمک به تولید اجرایی کرد، در جهت رونق در

اقتصاد

سرویس اقتصادی۸۸۴۹۸۴۳۴

گزارش تحلیلی «جوان» از چرایی گرانی کالاهای مصرفی مردم

گرمای گرانی هر روز به یک کالا می‌رسد



روحانی ۴ سال پیش ملاک تورم را جیب مردم اعلام کرده بود، نه آمارهای اعلامی!

کلابی هم پس از برجام با افزایش ۱۲۰ درصدی قیمت برچمدار میوه‌ها در گرانی‌هاست، این در حالی است که قرار بود بعد از آن تورم کم‌ترکنک سال ۹۲ قدرت خرید مردم بازسازی شود اما اکنون در حالی دکتور روحانی دولت دوم خود را به زودی حذف‌شود و دولت‌جاست که بااین رویه در عین کاهش تورم و افزایش نرخ رشد در دو سال اخیر مسیر خود را ادامه می‌دهد.
تعارف تورم یا مین یا داغی قیمت‌ها
به نظر می‌رسد میان نرخ رشد اقتصادی و کاهش نرخ تورم در سال‌های اخیر نه تنها به ادعای مرکز پژوهش‌های مجلس با اشتغال بلکه با سبد خانوارها هم همبستگی وجود ندارد و بر خلاف مسیر رشد و افزایش در آمد سرانه سهم سبد عموم خانوارها کم می‌شود که این موضوع نیز با ناشی از ایجاد فاصله بیشتر دهک‌ها و حرکت در مسیر بی‌عدالتی است بر اساس تغییرات قیمتی ۳۵۸ کالا و خدمات تعیین می‌شود، نیست بلکه نکته مهم سهم وزن کالاهای گران شده در سبد خانوارهای دهک‌های متوسط و پایین و آب رفتن قدرت بازایی سبد خانوارهای این دهک‌هاست. هر روز این افراد که جمعیت غالب جامعه را تشکیل می‌دهند با یک نوع گرانی

افزایش مصرف برق همراه با افزایش دما، هموطنان یاری کنند

ضمن اینکه اسماش شاهد وارد مدار شدن ۲ هزار و ۷۰۰ مگاوات نیروگاه جدید هم بودیم. وی تأکید کرد: در همین زمینه با ارتقای تولید عملی نیروگاه‌های قدیمی ۶۰۰ تا ۷۰۰ مگاوات می‌توان تولید این نیروگاه‌ها افزوده شد و از سوی دیگر با انجام تعمیر و نگهداری نیروگاه‌ها در فصل زمستان وضعیت نیروگاه‌ها در فصل تابستان بهبود یابد. رجبی مشهدی گفت: در بخش انتقال نیز بیش از ۵۵ هزار کیلومتر خطوط انتقال در کشور وجود دارد که حدود ۴۵۰ ایستگاه انتقال برق با ۴۰۰ تا ۲۳۰ کیلومتر، تعمیر شدند. در صنایع دو تا سه برابر قیمت، برق خریداری شده، ۱۵۰ تومان است در حالی که قیمت خرید از نیروگاه‌های دولتی ۵۰ تا ۶۰ تومان است. وی تأکید کرد: ضرب‌بهره ۱۴۰ تیر با مشارکت بخش صنایع ۳ هزار و ۷۰۰ مگاوات صرفه‌جویی در خاموش کنند حدود ۶۶۰ مگاوات صرفه‌جویی می‌شود که معادل نیروگاهی با ظرفیت ۸۵۰ مگاوات است. وی افزود: برای ۴۰۰ تا ۵۰۰ ساعت مصرف بیک بار از برخی نیروگاه‌ها استفاده می‌کنیم و بقیه ساعات این نیروگاه‌ها باید خاموش باشند تا برای این ساعات خاص بتوانیم استفاده کنیم که اگر مشارکت مردم باشد هم کمک به اقتصاد ملی است و هم اینکه هم مردم بر خودار می‌شوند.

بسته ۱۶هزار میلیارد تومانی دولت صرف به‌روزرسانی دیون تولید شد

استان‌ها نیز یک یک جلسه هم بر گزار نشده است. رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت با تأکید بر اینکه تنها توقع ما از دولت این است که سنگ جلوی پای ما قرار ندهند، گفت: اگر داعی می‌خواست با بمب این ۲۰۰ هزار کارخانه را منفجر کند، این انفجار به شدتی که امروز با رکود منجر شده‌اند، پیش نمی‌آمد. وی در ادامه در مورد خصوصی‌سازی انجام‌شده طی سال‌های گذشته نیز گفت: بیشتر افرادی وارد ماجرا شده‌اند که قصدشان استفاده از مایملک واحدهای صنعتی بوده است. این اتفاق در استان‌های آذربایجان شرقی و اصفهان وجود دارد. سهل‌آبادی همچنین با بیان اینکه در حال حاضر تنها ۳۰ درصد از ظرفیت بخش صنعت کشور فعال است، اضافه کرد: تعداد کارخانه‌های که صد درصد ظرفیت آنها فعال است، کمتر از ۵ درصد کل کارخانه‌های کشور است. رئیس خانه صنعت، معدن و تجارت همچنین با بیان اینکه در بخش معدن نیز هیچ اقدام چشمگیری صورت نگرفته است، اظهار داشت: دلیل عمده اتفاق بدی که در معدن سنگ آهن گلستان افتاد، به نبود ماشین‌آلات مناسب و همچنین روحيه کارگرانی که چند ماه حقوق نگرفته بودند برمی‌گردد. به گفته وی علاوه بر جدیدی نمی‌تواند آنها را نجات دهد.

گزارش‌ها

هادی غلامحسینی

صنعت کشتی‌سازی

از خودروسازی هم عقب‌تر است

چرا کشتی‌سازی ایران به گل نشست؟

قدمت صنعت کشتی‌سازی با خودروسازی در ایران برابر است، با این حال وضعیت کشتی‌سازی در ایران از خودروسازی بسیار بدتر است این در حالی است که مقایسه صنعت کشتی‌سازی ایران با کشتی‌سازی هیوندای کره جنوبی نشان می‌دهد صنعت کشتی‌سازی ایران به هر نغم بر خودرداری از سرما یه و امکاناتی به مراتب بیشتر و کیفی‌تر از هیوندای کره‌اما به دلیل سوءمدیریت حرفی برای گفتن در این حوزه ندارد. مجتمع کشتی‌سازی بندرعباس و شرکت کشتی‌سازی هیوندای کره‌جنوبی در ابتدای دهه ۵۰ تأسیس شدند اما مجتمع کشتی‌سازی بندرعباس با وضعیتی اسفبار فقط دارای پنج کارخانه است، اما شرکت هیوندا با مدیریت درست امروز بیش از ۵۰ کارخانه بزرگ در صنایع مختلف در دیگر کشورهای مختلف ساخته است و در صنایع مختلف سرمایه‌گذاری می‌کند. کشتی‌سازی‌های دنیا در تعمیرات کشتی بین ۲۰ تا ۳۰ درصد در آمد سود به‌دست می‌آورند و این سودها را در ساخت سراسر دنیا بیش از ۵۰ شرکت بزرگ دارد و شرکت دامن Damenهلند در سراسر دنیا بیش از ۱۸ کارخانه دارد ولی کشتی‌سازی‌های ایران حتی در پرداخت حقوق کارگران خود مانده‌اند که اخیراً به اعتصاب کارگران در بندرعباس انجامید.

چرا مدیریت به سرمایه ملی که تجهیزات و نیروی انسانی مجتمع است خسارت می‌زند؟ چرا در تأمین حقوق کارگران از محل تولید و ارائه خدمات در مانده است؟ ناتوان کردن مجتمع کشتی‌سازی به هر دلیلی و هدایت این مجموعه‌ها به سمت ناکارایی و ورشکستگی در شرایط کنونی که ایران با تهدیدهای جدی روبه‌رو است چالش برانگیز است و اتفاقاً در شرایط کنونی صنعت کشتی‌سازی باید به بازوی مجموعه‌های نظامی تبدیل شود تا امن‌ترین و بهترین ابزار حضور نیروهای نظامی را در آب‌ها فراهم آورد و در اختیار آنها قرار دهد. کشتی‌سازی در ایران حدود ۴۰ سال سابقه دارد بررسی روند طی شده در این مدت نشان می‌دهد این صنعت تاکنون نتوانسته دست‌آورد خوبی داشته باشد و «تأخیر در تحویل به موقع کشتی‌های سفارشی و نداشتن منابع مالی و مدیریتی لازم» عملاً توانایی صنعت کشتی‌سازی ایران را کم‌فروغ کرده است. در سراسر دنیا بیش از ۱۸ کارخانه دنیا در صنعت کشتی‌سازی، مجبور است برای تهیه سریع کشتی‌های غول پیکر به کشورهای چون کره جنوبی و چین سفارش دهد.

پیش از این اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهوری در سال ۹۵در مراسم تحویل کشتی ایران کاشان در مجتمع آیزویکو به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفته بود که این کشتی سفارش حدود یک دهه پیش بوده در حالی که توانایی ساخت سریع این کشتی در این مجموعه وجود داشته است، اما عدم تزریق اعتبارات و ساز و کار مالی مناسب انجام ندادن ساخت این کشتی بسیار طولانی‌شود. جهانگیری به تحویل کشتی‌های سفارشی توسط کشتی‌سازان داخلی به دلیل نداشتن سازوکارهای مالی مناسب انتقاد کرد و گفت: به دلیل افزایش استخراج گاز و تولید محصولات پتروشیمی در کشور، نیاز به کشتی برای انتقال این محصولات، روز بروز بیشتر می‌شود. وی افزود: زیرساخت‌های خوبی در صنعت کشتی‌سازی کشور ایجاد شده است. این صنعت باید حتماً راه با یافتن راهکار مناسب برای تأمین مالی در زمینه کشتی‌سازی. ایران، حتماً به کشتی‌سازی خوبی در دنیا تبدیل خواهد شد.

چرا شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی بی‌اعتبار شدند؟

امضای قرارداد ساخت ۱۰ فروند کشتی بین هیوندای کره جنوبی و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال گذشته حواشی زیادی داشته است، «علی‌گنجی» مشاور مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در رابطه با اظهارات «حمید رضاییان اصل» مدیرعامل مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (آیزویکو) که از کم‌توجهی به کشتی‌سازان داخلی انتقاد کرده بود، گفت: طبق توافق کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار است این کشتی‌ها تا اواخر سال ۱۷-۲۰ یعنی کمتر از ۱۵ سال دیگر به ایران تحویل شوند در حالی که در سال ۱۳۸۰، سفارش تعدادی کشتی را به سازندگان داخلی دادیم و بعد از ۱۱ سال آنها را ن به نصفه نیمه تحویل گرفتیم و هنوز موتور نفتکش‌هایی که قرار بود ساخته شود، در بندرعباس سردرگم است و تکلیف آن مشخص نیست. عدم تحویل به موقع سفارش‌های داده شده به سازندگان داخلی در دو دهه گذشته باعث شده برخی از شرکت‌های کشتیرانی از دادن سفارش ساخت کشتی‌های مورد نیاز خود به سازندگان داخلی خودداری کنند، از طرفی شرکت‌های سازنده کشتی نیز کمبود منابع مالی و سرمایه در گردش را مشکل اساسی در تهیه مواد مورد نیاز برای ساخت کشتی اعلام می‌کنند.

صنعت کشتی‌سازی را در دولت دوازدهم در پیام

سال‌هاست که در مدیریت مجتمع کشتی‌سازی سیاست‌گذاری و برنامه صحیحی صورت نگرفته است و هر روز فریاد عده‌ای کارگر با شکایات عده‌ای مهندس در این حوزه بلند است، کسی عده که می‌نالدند حقوق دریافت نمی‌کنند و یک عده مهندسان، می‌گویند دانشکده کشتی‌سازی برای هر فرد ایرانی آزاد است، او می‌تواند در آن تحصیل کند ولی بعد اینکه تحصیلاتش تمام می‌شود، می‌بیند در صنعت سیاست دخیل است و بومی‌گرایی را راسد کرده‌اند. مگر می‌توان بر صنعت مادر این روش را اعمال کرد؟ در مورد دنیا در تمامی کشورها در نیروی درنیاز آرش و شرکت کشتیرانی و در کارخانه کشتی‌سازی همواره از هر قشر جمعیتی می‌تواند باشد و شایسته‌الارزی در آن حاکم است. با توجه به اینکه بندرعباس شهر بندری است و بیش از ۶۰ درصد جمعیت آن غیربومی است باید برای همه ساکنان آن شهر کار ایجاد شود. در این میان نبود آمارهای متقن از وضعیت صنعت کشتی‌سازی این حوزه را به یکی از حوزه‌های مهم و غیرشفاف تبدیل کرده و هر جا هم فعالیت باشند بی‌حکم رانت‌های نرفته است، به طور نمونه مدیر عامل کشتی‌سازی بندرعباس پرسنل خود را ۴هزار و ۳۰۰ نفر اعلام کرد در حالی که آمار آن طبق لیست بیمه زیر هزار نفر است و به اشتباه آمار دو شرکت مجتمع شهید درویشی صنایع دفاع و شرکت خصوصی صف را به آمار اضافه می‌کنند.

ارزش کل تولید کشتی‌های بزرگ در دنیای طی سال‌های اخیر از مرز ۱۰۰ میلیارد دلار در سال گذشته است و طبق آمار بین‌المللی در سال ۲۰۱۲ ساخت کشتی و تحویل سفارشات انجام شده توسط کشور چین ۳۶/۸ درصد کشور کره جنوبی ۲۳/۸ درصد کشور ژاپن ۲۰/۷ درصد و سهم تولید این سه کشور در جهان ۹۲/۳ درصد در سال ۲۰۱۴ طبق آمار ۹/۸ درصد بوده، این نشانه چیست؟

اگر مدیریت کشتی‌سازی توانمند باشد می‌تواند با استفاده از سود حاصله هر ساله یک کارخانه در داخل ایران یا خارج ایران ساخته و نیروی انسانی و تجهیزات خود را غنی سازد و در عرض سه سال جزو پیمانکاران شرکت نفت باشد و با شرکت‌هایی همچون توتال و ان پی سی رقابت کند.
از این رو انتظار می‌رود وزیر صنعت دولت دوازدهم شخصی را برای مدیریت بخش کشتی‌سازی کشور در نظر بگیرد که طرح و برنامه خود را در کمیسیون صنایع مجلس بیان کند و پس از تأییداز سوی کارشناسان به عنوان مدیر مجتمع‌های کشتی‌سازی به کار گمارده شود. همچنین نباید فراموش کنیم که بومی‌گرایی در صنعت کشتی‌سازی بخشی از مشکلات کنونی این صنعت را رقم زده است و نمایندگان مجلس باید مانع شکل گرفتن چنین مقوله‌های تفرقه‌انگیزی در صنایع و استان‌ها شوند.