

### اهدای ۱۵۳ هکتار از اراضی نیروی دریایی ارتش به مردم بندر کنارک

فرمانده نیروی دریایی ارتش از واگذاری ۱۵۳ هکتار از زمین‌های این نیرو به مردم کنارک در سواحل مکران خبیر داد.به گزارش اقتصادسراسر، امیر دریادار شهرام ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش، طی سفری که به همراه امیر سرتیپ سعید شعبانیان معاون هماهنگ کننده و وزارت دفاع به استان سیستان و بلوچستان داشت،گفت: در اجرای منویات فرمانده معظم کل قوا نیروی دریایی ارتش به عنوان بخشی از ارتش مردمی و مکتبی نسبت به تخصص حوزه هکتار از زمین‌های در اختیار این نیرو به مردم شریف، غیور و دلاور کنارک در سواحل مکران نمود که در این راستا، امروز با افتخار سند زمین‌های مذکور تحویل نمایندگان مردم شریف سیستان و بلوچستان می گردد.همچنین حسین مدرس خیابانی استاندار سیستان و بلوچستان، معین الدین سعیدی نماینده مردم شهرستان‌های چابهار، کنارک، زراآباد، دشتیاری، قصرقند، راسک و نیکشهر در مجلس شورای اسلامی، عبدالغفور حوت فرماندار کنارک، دریادار دوم حسین حسینی فرمانده منطقه سوم نیوت نیروی دریایی کنارک و امیر سرتیپ دوم خلیان همایون حیدری فرمانده پایگاه شکاری خلیبان شهید برادران دلحامد چابهار و کنارک، در فرماندهان نظامی و انتظامی و مسئولان شهرستان‌های کنارک و چابهار در این مراسم امیر دریادار ایرانی و امیر سرتیپ شعبانیان را همراهی می کنند.

### برنامه ریزی شیلات برای صادرات یک میلیارد دلاری تا سال ۱۴۰۴

رئیس سازمان شیلات کشور گفت: بر اساس برنامه تحولی در این سازمان، تا سال ۱۴۰۴ دسترسی به صادرات یک میلیارد دلاری در این بخش تحقق یافتنی است.به گزارش اقتصادسراسر، یک میلیون و ۳۸۰هزار تن بود و بر اساس برنامه تحولی که تدوین شده قرار است محصولات شیلاتی تا سال ۱۴۰۴ به ۲ میلیون و ششصد هزار تن افزایش یابد.به گفته حسینی سال گذشته ۱۶۰ هزار تن محصولات شیلاتی به ارزش ۵۵۶ میلیون دلار صادر شده است و با برنامه ریزی بر اساس ظرفیت های موجود تا سال ۱۴۰۴ می توان صادرات این محصولات را به ۱ میلیارد دلار رساند.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنسادر و دریانوردی هرمزگان گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون ۹فروند شناور ملکی جهت انجام تعمیرات زیر آبی و اساسی در سراسر تعمیراتی بندر شهید رجایی داکینگ شده است.به گزارش اقتصادسراسر،امده محضرجلسا پوررجبی به رسانه‌ها اعلام کرد: از این تعداد شناور هفت فروند از این شناورها در اداره تعمیرات و تجهیزات بندر شهید رجایی و دو فروند شناور(الابر وپ‌های سوملا و منصور) نیز در یکی از مجموعه‌های کشتی سازی استان داک و تعمیرات زیرآبی آنها آغاز شده است.وی در ادامه به تعمیر اساسی و زیرایی شناور راهنمایر هادی یک اشاره کرد و افزود: این شناور بعد از برطرف شدن نقص پروانه‌های سیستم رانش و هم‌راستاسازی پروانه‌های سیستم مژگون، شافت انتقال قدرت و همچنین تعمیرات بدنه زیرآبی به آب اندازی و به طور همزمان شناور راهنمایر هادی سه داکینگ و بر روی زین در خشکی منتقر شد.پوررجبی عمده تعمیرات زیرآبی و اساسی شناور راهنمایر هادی یک و هادی سه را شامل از آب گیری و داکینگ، خزه تراشی بدنه زیرآبی و شستشوی آن، رنگ زدایی، انجام عملیات ضخامت سنجی بدنه زیرآبی و تعویض ورق، اندازه گیری و بررسی وضعیت شافت و پروانه سیستم رانش و تمیزکاری و لایروبی مخازن برشمرد. معاون فنی و نگهداری اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان چند بدنه این شناور را آلودمینیوم دریایی عنوان کرد و ادامه داد: این شناورها حدود ۱۶متر طول، ۴.۶۰متر عرض و ۲.۳۰متر ارتفاع و دارای ۱.۲۵متر آبخور می باشد.

### سرمایه گذاری یک هزار میلیارد تومانی برای پروژه سوخت رسانی بانکرینگ

مدیر بندر بانکرینگ کشور گفت: برای اجرای بزرگترین طرح سوخت رسانی کشتیرانی بانکرینگ تاکنون یک هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری صورت گرفته است.به گزارش اقتصادسراسر،آقای محسن فاخری گفت: میزان سرمایه گذاری صورت گرفته در پروژه سوخت رسانی (بانکرینگ) سلخ قشم تا به امروز بالغ بر یک هزار میلیارد تومان بوده است و کم اکنون علاوه بر احداث زیرساخت ها، نسبت به اخذ مجوزها و گواهینامه‌های بین المللی مربوطه نیز اقدام شده است. به گفته مدیر بندر بانکرینگ کشور، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با درک ضرورت ورود ایران به صنعت بانکرینگ، سهام شرکت تاپکو را خریداری کرد و کم اکنون ۶۰درصد سهام و حق مدیریت پروژه را در اختیار دارد.بخش ساحلی طرح سوخت رسانی در زمینی به مساحت بیش از ۱۲ هکتار (شامل ۱۰ مخزن نگهداری فرآورده‌های نفتی به حجم ۵۶۲۰۰ متر مکعب، بیش از ۱۰ کیلومتر خطوط لوله انتقال سوخت ایجاد و در انتهای سال ۱۳۹۵ تکمیل شده و بخش فراساحل این طرح با اهداف احداث اسکله و موج شکن در مجاورت سایت خشکی و مخازن و در جهت تکمیل مسیر انتقال سوخت و پهلو گیری ایمن شناورها، در حال اجرا است.یکی از مشکلات پیش روی پروژه سوخت رسانی (بانکرینگ) بندر سلخ قشم عدم ایجاد پایلشگاه تولید سوخت است از اهداف اصلی طرح از ابتدا بود و در کنار این مهم، الزامات بین المللی ۲۰۲۰ سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در خصوص سوخت کم سولفور نیم درصد کم اکنون به مانهی برای ار اندازی کامل این پروژه تبدیل شده است.

**نرخ بالا آمدگی سطح تراز آب دریای خزر بسیار کم است**
عضو هیأت مدیره انجمن مهندسی سواحل و سازه‌های دریایی گفت: نرخ بالا آمدگی سطح تراز آب دریای خزر که باید در ماه خرداد نسبتا بالا باشد، بسیار کم است؛ که معنا که سال ۲۰۲۲ تا به گزارش شدید تراز آب دریای خزر نسبت به سال ۲۰۲۱ همراه خواهیم بود.به گزارش اقتصادسراسر، در یک پایدی نادر قسمتی از آب دریا در ضلع غربی سساحل رادیو دریای چالوس عقب‌نشینی کرد، این خبری بود که سه ماه ۱۴۰۰ در خبرگزاری فارس مازندران منتشر شد.پس‌روی آب دریای در ضلع غربی سساحل رادیو دریای چالوس به طوری بود که سنگ‌های کف دریا نمایان شد.این عقب‌نشینی به عرض حدود ۱۰متر و مسافت تقریبی ۵۰۰متر صورت گرفته است.همایون خورشوران عضو هیأت مدیره انجمن مهندسی سواحل و سازه‌های دریایی در این باره با اشاره به نوسانات سطح آب دریای خزر اظهار کرد: مقایسه بررسی سطح آب دریای چالوس ۱۴ دی ماه ۱۴۰۰ و ششم خرداد ماه سال ۱۴۰۱، در می یابیم، با گذشت ۵ ماه سطح تراز آب دریای خزر کمی بالا آمده و ساحل قله سکنی به زیر آب رفته است.

### تجربه دور زدن تحریم‌های دوره اول، مانع کاهش فعالیت کشتی‌ها شد

مدیر عامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم گفت: خوشبختانه در تحریم‌های دوم با توجه به استفاده از تجربه دور زدن تحریم‌های دوره اول، میزان مصرف سوخت کاهش پیدا نکرد و اتفاقا روند مصرف سوخت افزایشی بوده چراکه فعالیت کشتی‌ها رشد داشت و تنها مسیریه تغییر کرده است.به گزارش فارس، سعید قبیٹی در حاشیه بازدید از سایت سوخت رسانی با بیان اینکه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ۵۵ سال پیش تأمیس شد و امروز دارای ۱۵۰ فروند شناور ملکی است، به اینا اظهار داشت: در حال حاضر سن ناوگان شرکت کشتیرانی حدود ۱۷.۵ سال است که به دنبال از رده خارج سازی شناورهای قدیمی‌تر هستیم. همچنین یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار مجموع فروش کشتیرانی در سال ۱۴۰۰ بوده و امسال این رقم را افزایش خواهیم داد. وی با بیان اینکه بانکرینگ قشم با ظرفیت ۵۳ هزار تن فعالیت دارد، افزود: شرکت سوخت‌رسانی با در اختیار داشتن ۶ کشتی ملکی در سال گذشته ۹۹ درصد سوخت را تأمین کرده و سالانه ۴۰۰ هزار تن سوخت شناورها را تأمین کنیم.مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم در پاسخ به این سوال مبنی بر توانایی ایران در رقابت با فجیره در بحث سوخت رسانی در منطقه اظهار داشت: در حال حاضر مهم‌ترین محدودیت اصلی شرکت خدمات مهندسی کشتیرانی قشم مربوط به دسترسی به امکانات است.



### گروه اقتصاد دریا – بخش دوم – مهندس محمد مونسنان عضو گروه توسعه منطقه ای و دریامحور مجمع تشخیص مصلحت نظام

چپه در ادامه می آید، نوشتاری از اوست که در وبگاه شخصی خود منتشر کرده است. ۲۵پند در تشریح معنا و مفهوم و کارکردهای توسعه دریا محور. در این نوشتار، ما برای توضیح بیشتر و درک آسان تر، توضیحاتی در داخل پرانتز افزوده ایم. فهم قوی نسبت به توسعه دریامحور برای همه- به خصوص مسئولان دولتی و نمایندگان مجلس شورای اسلامی- می تواند نقطه امید باشد برای فرایبی بهتر و برون رفت از انبوه مشکلات ناشی از تمرکز بر توسعه خشکی محور. ۶- توسعه دریامحور یعنی: باید مقرر فرماندهی و لجستیک و عملیات نیروی دریایی ارتش و سپاه به جای تهران در سواحل مستقر شوند (که البته در مورد سپاه تا حدود زیادی شلیم نشده است).

(کشوری مانند انگستان، جزیره بزرگی است که بیشتر ساحل است تا خشکی. این کشور به مزیت نسبی خود توجه کرده و توسعه دریامحور را از قرن‌ها پیش مورد نظر قرار داده و اکنون از نیروی دریایی پیشرفته، سواحل مدرن، شهرهای ساحلی آباد و صنایع آب پر فراوان برخوردار است. آن‌ها، توسعه دریامحور اعم از اقتصادی و نظامی و صنعتی را جایگزین نگرانی از حمله دشمن کردند و اکنون، حداقل در مورد صنایع آب پر خود مشکلی ندارند. این رویه اگر در گذشته به هر دلیلی برای ایران امکان پذیر نبوده اکنون هست. ما ناچار به تغییر سیاست از خشکی به سوی دریا هستیم.)

۷- توسعه دریامحور یعنی: باید وزاری را انتخاب کنیم که با مفهوم توسعه دریامحور یگانه نباشند؛ به خصوص دو وزارتخانه مهم صمت (صنعت، معدن و تجارت) و وزارت راه و شهرسازی. مهم‌ترین علت اجرایی نشدن توسعه دریامحور در کشور و محرومیت حاد مناطق ساحلی جنوبی کشور این است که غالباً وزرا و مدیران رده بالا و میانی کشور هیچ اعتقادی به دریا به عنوان محور توسعه نداشته و ندارند.

(مونسنان با بیان صریح و واضح در بند هفتم از مفاد ۲۵بندش خود، این حقیقت را برجسته کرده که تصمیم سازان و تصمیم گیران و جریان تحقق یک هدف بزرگ و سرنوشت ساری ندارند. رویکرد به توسعه دریا محور و نیاجت ایران از خشکسالی، لزوم درست جمعیت، ایجاد اشتغال بزرگ و توسعه تمامی بخش های ایران، به افرادی به زعم مقام معظم رهبری، انقلابی دارد و در خصوص تخصص در طراحی و شجاعت در اجرا را داشته باشند. بدیهی است مسئولی تواند چنین مسیر راهبردی و سرنوشت سازی را در نظر آید کند که اطلاعات قوی و باور جدی به موضوع توسعه دریایی داشته باشد. کسی که هیچ ذهنیت و دانشی از توسعه دریا محور ندارد و هیچ دانش باور به این مسیر ندارد، چگونه می تواند در فرایند تصمیم سازی و تصمیم گیری و اجرا، مشارکت کنی بی تردید،

### افزایش تردهای دریایی با کشورهای حاشیه خلیج فارس

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشر، از تشکیل میز گردشگری دریا در آینده‌ای نزدیک خبر داد.به گزارش اقتصادسراسر، اسماعیل سجادی منش اظهار داشت: با توجه به اهمیت گردشگری در استان بوشر که بخش زیادی از سواحل خلیج فارس را در اختیار دارد به زودی میز گردشگری دریایی را در قالب کمیته ویژه در این استان تشکیل خواهیم داد.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشر در ادامه گفت: در کمیته میز گردشگری دریایی تمام مسائل و مشکلات پیش روی توسعه گردشگری دریایی و ساحلی بررسی و راه‌حل‌های لازم ارائه خواهد شد.به گفته وی، میز گردشگری دریایی با حضور نمایندگان تمام ارگان‌های مرتبط با دریا و ساحل تشکیل می‌شود تا بتوان تصمیمات کارآمدی در حوزه توریسم دریایی بوشهر اخذ کرد.وی بر ضرورت ساماندهی سواحل و ایجاد زیرساخت‌های لازم گردشگری دریایی در نوار ساحلی استان تأکید کرد و گفت: تشکیل میز گردشگری دریایی می‌تواند در رفع مشکلات پیش روی ایجاد زیرساخت‌های گردشگری در سواحل مؤثر واقع شود.این مقام مسئول در استان بوشر همچنین یکی از مزایای تشکیل این میز تخصصی را فراهم کرد تسهیلات برای حضور سرمایه گذاران بخش خصوصی اعلام کرد.

### ۲۵مصدق ضروری از توسعه دریامحور، «اقتصادسراسر»د تشریح کرد

# ضرورت اقتصاد دریامحور



عدم دانش و باور به توسعه دریا محور، موجب اجتناب آرام مدیریتی می‌شود. یعنی مدیر، سعی می‌کند موضوع را اصلا مطرح نکند و مسکوت نگارد تا در نا دوران مدیریتی‌ش بی‌چالش طی‌ش ود. این اقدام بزرگ، مردان و زنان بزرگی می‌طلبد که دانش و باور توسعه دریامحور داشته باشند و اهل دریا باشند نه خشکی.)

۸- توسعه دریامحور یعنی: باید کلیه شهرهای مهم ساحلی و بندر کشور به خطوط راه آهن سراسری کشور متصل باشند و در امتداد سواحل هم دارای راه آهن باشیم. جای تاسف عقیق است بطور مثال در امتداد سواحل مکران (دریای عمان) نه تنها حتی ۱ کیلومتر راه آهن وجود ندارد بلکه در برنامه‌های آتی ۱۰ و ۲۰ و ۳۰ سال آینده، شرکت راه آهن هیچ برنامه‌ای برای آن وجود ندارد. افزایش درآمد ترانزیتی کشور (برای عبور بار از ایران) بدون اتصال بندار به شبکه ریلی بین‌المللی محال است. «توسعه محور شرق» نیازمند توسعه فوری زیرساخت‌ها است.

۹- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین شهرهای ساحلی جنوب ایران به شبکه آزادراهی کشور متصل باشند چرا که از الزامات اصلی قوم دادن جمعیت به سمت سواحل جنوبی و از ارکان توسعه گردشگری و ترانزیت است. چگونگی ممکن است با راه‌های جاداهای نامناسب، غریزایی، طولانی و خطرناک از مرکز ایران به سواحل جنوبی، امیدی به توسعه این سواحل داشت؟ جای تاسف عقیق است که در کل نیمه شرقی و جنوبی کشور حتی ۱ کیلومتر آزادراه وجود ندارد و در برنامته آتی وزارت راه هم جایی ندارد. مورد ۹ و ۹، به روشنی نشان می‌دهد

## برگزیده ها

دستور دادم کروز بوشر پس از رفع نواقص ایمنی آغاز به کار کند

### اگر زیرساخت‌های گردشگری دریایی فراهم شود، سرمایه گذاران به این حوزه ورود می‌کنند



وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گفت: هزینه سفر یک کشتی کروز با ظرفیت بیش از هزار و ۵۰۰ نفر تا ساحل ایران از زمینه است.توسعه دریای حاشیه جنوبی خلیج فارس با سوخت آزاد حدود پنج میلیارد تومان می‌شد اما با تصویب سوخت یارانه‌ای این مبلغ به ۶۰ میلیون تومان کاهش یافت که بسیار چشمگیر است.به گزارش اقتصادسراسر، سید عزت‌الله ضرعغامی با بیان اینکه اگر ابتدایی‌ترین زیرساخت‌های گردشگری دریایی فراهم شود، سرمایه‌گذاران به صورت خود جوش در این حوزه ورود خواهند کرد، بیان داشت: یکی از مهم‌ترین موانع راه اندازی گردشگری دریایی در سال‌های اخیر سوخت کشتی‌ها و قایق‌های تفریحی بوده است. وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با اشاره به تصویب اعطای سوخت یارانه‌ای به کشتی‌ها و قایق‌های تفریحی دارای، مجوز، عنوان کرد: تحقق این امر یکی از ارژمندترین اقدامات وزارت میراث به شمار می‌آید که در دولت‌های قبلی محقق نشده بوده گفته وی، برگزاری جلسات متعدد با مسئولین وزارت نفت در نهایت منجر به تصویب این مهم شد که بدون شک نیرو محرک‌ای قوی برای رشد گردشگری دریایی محسوب می‌شود.به گفته وی، هزینه سفر یک کشتی کروز با ظرفیت بیش از هزار و ۵۰۰ نفر از ساحل ایران تا کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس با سوخت آزاد حدود پنج میلیارد تومان می‌شد، اما با تصویب سوخت یارانه‌ای این مبلغ به ۶۰ میلیون تومان کاهش یافت که بسیار چشمگیر است. ضرعغامی خاطر نشان ساخت: علاوه بر

هر موندی بالای کشتی‌های کروز از دریافت سوخت یارانه‌ای، این‌های تفریحی و قایق‌های تفریحی نیز شرایط بسیار مناسب بندری و دریایی منطقه‌ای و جهانی، ایجاد فرست مناسب برای تعامل و ارتقاء توسعه روابط علمی و تجاری، افزایش سهم بازار از خدمات بندری و دریایی منطقه‌ای و جهانی، ایجاد فرصت مناسب برای تعامل بیشتر با نخبگان دریایی، ارتقاء سطح علمی صنعتی حوزه دریایی و دریانوردی، ترویج فرهنگ دریا محور و جذب سرمایه گذاران خارجی و حفظ توانمندی‌های داخلی و بومی سازی صنعت دریایی کشور از دیگر اهداف برپایی این نمایشگاه است. اما شوربختانه، اطلاعات لازم در باره نمایشگاه، مجموع خبرهای که در باره این پدیده مهم منتشر شده بسیار اندک است و افکار عمومی همچنان به فعالیت‌های خشکی گرفتار است و چندان گرایش به حوزه دریا ندارد. افکار عمومی برای نمایشگاه‌های مدرسو، همچنان نشان می‌دهد، زیرا اب‌تلیغ این نمایشگاه‌ها بسیار گسترده است. با توجه به فقر خبری حوزه اقتصاد دریامحور، مردم چندان اطلاعاتی در باره دریا و اهمیت اقتصادی آن دریافت نکرده اند بنابر این، مطالعه خاصی هم بسا گرایش به دریا ندارند؛ مگر اینکه با شنیدن کلمه دریا، یاد تفریح و ساحل و موج بیفتند. مقصد در قدم اول حوزه تخصصی دریا و در قدم دوم، رسانه‌ها هستند که لازم است هر دو مقصد برای رفع این نقصان اقدام هماهنگ کنند.

که وزرا و مدیران ارشد دولتی باوری به توسعه دریامحور تا به امروز نداشته‌اند. (مطالعه نقشه‌های راه آهن و آزادراه‌های کشور، نشان می‌دهد که بیان محمد مونسنان در هر دو بند هشت و نه کاملاً صحیح است) فقر راه در سواحل کشور بیدامی کند و زیرساخت‌های ناچیزی ایجاد شده است. بی توجهی به سواحل، ده‌ها سال است که رخ داده و این قصه تلخ مربوط به این روزها نیست؛ اما درد آن را این روزها بیشتر از همیشه احساس می‌کنیم. هر چه زمان بگذرد این درد بیشتر می‌شود. به قهرمانانی از مجلس و دولت نیاز داریم که در اصلاح مسیر راهبردی کشور نقش یک قهرمان را به عهده بگیرند.)

۱۰- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید در آمد ترانزیت ایران از درآمد نفت بیشتر شود. برای این مهم باید سرمایه‌گذاری کلان در بندار انجام داد و از شرکای معتبر و بزرگ خارجی استفاده کرد. وضعیت‌هایی مانند شرایط تحقیرآمیز و توهم آمیز مشارکت هندی‌ها در توسعه بندر چابهار که سال‌هاست در ازای مالغ ناچیز و خجالت آور، بخش عظیمی از توسعه شرق را بدلیل تبعیت از تحریم‌های آمریکا معطل خود کرده‌اند باید هرچه سریع‌تر مرتفع گردند.

(معمای چابهار، معمایی پیچیده‌ای شده است. چیزی که جرعه امیدی زد، به یک باره به معضل عجیبی تبدیل شده است و هیچ نمای روشنی هم به چشم نمی‌خورد که بالاخره چه خواهد شد؟ معمای چابهار، با پازل‌های عجیب سیاسی و اقتصادی و فرهنگی در هم ریخته و هیچ منبعی برای پاسخ به شبه‌ها هم نیست. توپ این معمای غامض، در زمین مجلس و دولت و بخش خصوصی و سیاست خارجی و مسائل امنیتی، جادویش می‌چرخد. حل این معمایی تواند نقطه شروع بزرگی باشد برای رویکرد راهبردی به توسعه دریا محور) ۱۱- توسعه دریامحور یعنی: باید «گردشگری ساحلی و دریایی» سهم مناسب از سبد گردشگری داخلی و خارجی ایران داشته باشد. باید به این باور برسیم که بدون توسعه گردشگری نمی‌توان به اشتغال فراگیر، خودجوش و براساس سرمایه‌های مردمی در سواحل دست یافت. همه شهرهای ساحلی ایران باید دارای نمادهای فاخر و عظیم شهری و مجموعه‌های مدرن گردشگری باشند. (در این باره، خبر خوشایند تاسیس لنگرگاه‌های گردشگری در سواحل شنیده شد و توافق‌هایی بین نهادهای مسئول رخ داده است. اگر همین لنگرگاه‌ها به طور جدی پیگیری شوند، می‌توان امیدوار بود که به ورود سایر صنایع و برنامه‌ها به حوزه دریاییبجامد و روند توسعه دریا محور را تسریع کند.)

۱۲- توسعه دریامحور یعنی: برنامه‌ریزی برای به میدان آوردن سرمایه‌های کوچک و متوسط مردم معمولی جامعه و همچنین سرمایه‌های بزرگ سرمایه‌داران برای ثروت آفرینی در سواحل. این اشتباه تاریخی و بزرگ و همیشگی که صرفاً با بودجه دولتی باید منتظر توسعه سواحل بود باید برای همیشه زایل‌ه‌ان ریخته شود. برای این مهم باید یک فرصت‌های کوچک و بزرگ سرمایه‌گذاری از طریق رسانه‌ها به مردم معرفی‌شده و برای توسعه بخش تعاون نیز برنامه‌ریزی کرد.



نایب رییس و دبیر انجمن صنفی دریانوردان ایران با اشاره به اینکه در شناورهای با ظرفیت زیر ۳۰۰۰ تن ششده شرکت‌ها در زمینه استخدام دریانوردان هستند، گفت: قرارداد کار دریانوردان و پیمان دسته جمعی کار دریایی کم‌نخست برای تسهیل و شفافیت در فرایند جذب نیرو در این شناورهاست. به گزارش اقتصادسراسر، امده سامان رضایی درباره قرارداد کار دریانوردان و پیمان دسته جمعی کار دریایی، با اشاره به اینکه دریانوردان در دو حوزه سفرهای دریایی محدود و نامحدود یا به عبارت دیگر در بخش شناورهای فراساحل با ظرفیت زیر ۳۰۰۰ تن (محدود) و بخش اقیانوس پیسا (نامحدود)، در حال فعالیت هستند، اظهار داشت: هر یک از این دو حوزه در بخش الزامات، موارد آموزشی، صدور گواهینامه‌ها، شرایط اشتغال، شایستگی و... از شرایط متفاوت و خاصی نسبت به دیگری برخوردار است. وی ادامه داد: در بخش شناورهای نامحدود دریانوردان مشکلات به مراتب کمتر از بخش فراساحل و محدود است چرا که این حوزه مربوط به شرکت‌های ناوگان ملی کشور و شرکت‌های بزرگ سازمانی و دولتی است که به خوبی فعالیت‌های خود را پیش می‌برند؛ در مورد این شناورها جهت گیری‌ها و سرمایه‌گذاری‌های موفق در دهه هفتاد و هشتاد باعث شد تا ششاد تامین نیروی انسانی و دریانوردان باشییم که البته مشکلاتی در این بخش نیز در حال ظهور هست. نایب رییس انجمن صنفی دریانوردان با بیان اینکه در حوزه شناورهای زیر ۳۰۰۰ تن متأسفانه انسجام کافی وجود ندارد و از نظارت مناسب و سیستم جامع و متمرکزی در بخش جذب نیرو و استخدام دریانوردان برخوردار نیستیم، عنوان کرد: اقدامات پراکنده‌ای از جمله کاربایی‌های دریایی، طی سال‌های گذشته مدنظر قرار گرفته است اما به دلیل عدم حمایت و نبود تمرکز کافی به نتایج مطلوب نرسیده‌ایم با مشکلات عدیده‌ای در حوزه استخدام دریانوردان در شناورهای زیر ۳۰۰۰ تن روبرو بوده‌ایم. رضایی افزود: تعداد زیادی از دریانوردان فعال روی شناورها با ظرفیت زیر ۳۰۰۰ تن بدون قرارداد فعالیت کرده‌اند و شکایت‌های بسیاری را در این زمینه دریافت کرده‌ایم. وی با اشاره به اینکه بر اساس قانون کار، فردی که استخدام می‌شود باید حتماً دارای قرارداد باشد، اظهار داشت: در موارد بسیاری، نبود نمونه قرارداد کار دریایی، بهانه و بستری جهت بروز تخلف و عدم انعقاد قرارداد در هنگام جذب و استخدام بین مالک و دریانورد می‌شد.

## اقتصاد دریایی



یکشنبه ۹ خرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۹۵

## گفت و گو

### ای مقام مسئول در صنعت کشتیرانی

### روزی ۱۲۰۰ تن سوخت به شناورها

### عرضه می‌کنیم

مدیر عامل یک شرکت زیرمجموعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از عرضه روزانه ۱۲۰۰ تن سوخت به

شناورها در بندر شهید رجایی خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر، سعید قبیٹی با بیان اینکه سایت سوخت رسانی شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی وابسته به گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران کم اکنون در بندر شهید رجایی روزانه ۱۲۰۰ تن سوخت به شناورها عرضه می‌کند، به مهر تصریح کرد: این سایت سوخت رسانی در حال حاضر دارای ظرفیت ۵۳ هزار تن انبارش سوخت است که به صورت مستقیم و غیر مستقیم ۱۱۶ نفر اشتغال ایجاد کرده است.

وی میزان نقل و انتقال جاده‌ای و ریلی سوخت را در این سایت سوخت رسانی به صورت ریلی حدود ۳۰۰ هزار تن ماهیانه و جاده‌ای ۵ هزار تن ماهیانه اعلام کرد و افزود: این حجم از سوخت از طریق پایلشگاه‌های بندرعباس و امام خمینی شازند تأمین می‌شود.

مدیر عامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی از جمله طر‌های توسعه‌ای شرکت تحت مدیریتش را ایجاد زیرساخت‌های سوخت رسانی به شناورها در بندر چابهار و دیگر بندار کشور اعلام کرد و گفت: در این رابطه برنامه داریم و در حال فراهم سازی مقدمات آن هستیم.

قبیٹی با اشاره به اینکه ناوگان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سالانه نیازمند ۴۰۰ هزار تن سوخت است، خاطر نشان کرد: هدف غایی ما در شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی ایجاد و افزایش پتانسیل انبارش و تدارک سوخت تولید داخل و سوخت‌های ترانزیتی است همچنین افزایش سرعت تدارک سوخت و ایجاد چرخه کامل سوخت رسانی به همراه عدم وابستگی به تأمین سوخت مورد نیاز ناوگان از خارج از کشور را در چشم انداز فعالیت خود تعریف کرده ایم.

وی با یادآوری شعار سال تعیین شده از سوی رهبر معظم انقلاب مبنی بر تولید دانش بنیان و اشتغال آفرین، تصریح کرد: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در راستای توسعه فعالیت‌های خود در بخش تأمین و توزیع سوخت شناورها و با توجه به الزام بین‌المللی استفاده از سوخت کم سولفور نسبت به همکاری و مشارکت با مجموعه‌های دانش بنیان داخلی برای تولید این سوخت اقدام جدی کرده‌است. قبیٹی ادامه داد: هدف از این کار رساندن تولید سوخت کم سولفور به حد تأمین کامل نیاز ناوگان و بی نیاز شدن از سوخت خارجی و سپس صدور مازاد آن برای در اختیار گرفتن سهمی بزرگ در بازار سوخت شناور در اختیار است. وی روش‌های تولید دانش بنیان سوخت کم سولفور را در راستای بی اثر شدن تحریم‌های ظالمانه مهم ارزیابی کرد و گفت: با این دست اقدامات شکست تحریم‌ها و راهبرد فشار حداکثری از پیش رقم خواهد خورد. مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی با موفق ارزیابی کردن برنامه‌های گروه کشتیرانی برای بی اثر شدن تحریم‌ها به حمل ۲۷ میلیون تن حجم بار این شرکت طی سال ۱۴۰۰ و اشاره تصریح کرد: این رقم به معنای افزایش ۴۰ درصدی حمل بار نسبت به سال ۹۹ است که در دو بخش قله و کانتینر به دست آمده است.

وی حمایت از تولید و اقتصاد داخلی را راهبردی مهم در گروه کشتیرانی اعلام کرد و ادامه داد: هم اکنون بیش از ۲۰ شرکت دانش بنیان با گروه کشتیرانی در حال همکاری هستند. همچنین تا ۹۹ درصد از سوخت مورد نیاز ناوگان از داخل تأمین می‌شود و برای تأمین و ساخت کانتینر و افزایش ظرفیت نساوگان تولید داخلی مدنظر بوده و به شرکت‌های داخلی قراردادهایی منعقد شده که در دست اجراست. قبیٹی در پایان به سایت سوخت رسانی ستاره قشم در بندر سلخ قشم اشاره و بیان کرد: این سایت سوخت رسانی بر اساس موقعیت راهبردی جزیره قشم طراحی و اجرا شده است که امیدواریم با توجه پتانسیل عبور ۵۰ هزار شناور در سال از تنگه هرمز بتواند به مرکزی برای فروش سوخت و خدمات به شناورهای داخلی و خارجی تبدیل شود و از قِبل آن ارزش افزوده قابل توجهی تولید و در چرخه اقتصادی کشور وارد گردد.

مدیرعامل سایت بانکرینگ جزیره قشم: سوخت کم سولفور داخلی با همکاری شرکت‌های دانش بنیان سوخت رسانی با همکاری شرکت‌های داخلی برای تأمین نیاز شناورهای ناوگان کند. فاخری میزان سرمایه گذاری صورت گرفته در پروژه سوخت رسانی (بانکرینگ) سلخ قشم تا این مرحله را بالغ بر یک هزار میلیارد تومان دانست و افزود: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با درک ضرورت ورود ایران به این پروژه در سال ۱۳۸۰ به مرحله اجرا درآمده است، شایست نشان کرد: این پروژه در ساحل جنوبی جزیره قشم و منطقه سلخ و بین المللی خلیج فارس فاصله دارد و به صورت ویژه برای سوخت رسانی به شناورهای ناوگان در نظر گرفته شده است.

وی از تولید سوخت کم سولفور داخلی با همکاری شرکت‌های دانش بنیان خبر داد و گفت: شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موفق شده با همکاری شرکت‌های دانش بنیان، اقدام به تولید سوخت کم سولفور داخلی برای تأمین نیاز شناورهای ناوگان کند. فاخری میزان سرمایه گذاری صورت گرفته در پروژه سوخت رسانی (بانکرینگ) سلخ قشم تا این مرحله را بالغ بر یک هزار میلیارد تومان دانست و افزود: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با درک ضرورت ورود ایران به این پروژه در سال ۱۳۸۰ به مرحله اجرا درآمده است، شایست نشان کرد: این پروژه در ساحل جنوبی جزیره قشم و منطقه سلخ و بین المللی خلیج فارس فاصله دارد و به صورت ویژه برای سوخت رسانی به شناورهای ناوگان در نظر گرفته شده است.

سوخت رسانی سلخ قشم مشارکت دارن.