اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه ۲۰ دی ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۴۸

اندیشکده بندرکنگ

بخش چهارم

احاطه دریانوردان ایرانی بر نقاط دور در بستر تاریخ

سفرهای دریایی کوتاه مدت به کشورهای حوزه جنوبی خلیج‌فارس

دکتر محمد حسن نیا – اقتصاد دریامحور بنادر جنوب ایران بر پایه تجارت دریایی، لنج داری و لنج سازی استوار بوده است. بنابراین سفرهای دریایی دریانوردان بنادر جنوبی ایران که به سفرهای طولانی مدت (گپ) به هند، آفریقا و یمن و سفرهای کوچک به کشورهای حوزه جنوب خلیج فارس در طول سال به صورت می گرفت، در شماره قبلی روزنامه به این موضوع پرداختیم در ذیل ادامه این دلنوشته دکتر محمد حسن نیا را با هم می خوانیم: بادهای سبک و آب و هوای خوب مشخصات با فشارهای شدیدی همراه شده و در این زمان موقع مسافرت از شرق به غرب آغاز می گردد. در واقع تغییرات کلی و سرتاسری بادهای موسمی با نقطه اعتدالین همزمان می گردد، موقعی که خورشید از خط استوا و عبور میکند، با این شاخصه‌ها، هر یک از دریاهای شش گانه برای حرکت کردن و رسیدن، بدون در نظر داشتن، مخاطرات آن، جدولی زمانی برای خودشان هستند. (tampeo.۱۹۸۹،ص ۱۰۵) با وجود این سفرهای دریایی از بنادر متعدد ایرانی به هند، آفریقا و یمن به خوبی صورت می گرفت و هم باعث اشتغال‌زایی می گردید و هم تبادل فرهنگی و آشنایی اقوام را در زمینه هنر، موسیقی، معماری و غیره را به دنبال داشت. لذا می بایست به این سفرها و پیامدهای آن از نگاه های متعدد نگریست. برخی از اثرات این سفرها ملموس بوده و نمودش در پوشش موسیقی، معماری و غیر نمود دارد و برخی و اثرات آنها ناملموس بوده و نمی شود. تاثیرات فرهنگی حوزه تمدنی ایران بر بنادر مقصد در این سفرهای دریایی ناملموس، اما پر اهمیت بوده است.بیشتر اهمیت سفر دریانوردان به آفریقا خرید چندل و فروش آن به نقاط مختلف بود. چندل یک نوع چوب سیاه رنگ باریک و بلند و فوق العاده محکمی است که در اغلب خانه های کنگ، لنگه و شهرهای جنوبی کشور و حتی جزایر ایرانی تا بحرین، برای ساختن سقف خانه از آن استفاده می کردند. این چوب دارای استقامت زیادی است. می گویند اگر چندل در فصل مناسب قطع شود هیچ وقت سوراخ نخواهد شد، ولی اگر آن را نارس ببرند موریانه آن را سوراخ خواهد کرد. همچنین معتقدند اگر سقف گلی باشد و بر اثر ریزش باران، قطرات گل آلود باران از سقف روی چندل ها نفوذ کند، چندل از بین خواهد رفت. در غیر اینصورت سالیان درازی استقامت خواهد داشت. در آن زمان ها خیلی خریدار داشت و آن را از مومباسا و لامو، از بنادر کنیا و نیز از سیمبارنگه، یکی از بنادر تانزانیاست، به بنادر ایران می آوردند. چوب چندل بریده شده و آماده نبوده، بلکه در محل با اجیر کردن سیاهان بسیار، طی مدت یک ماه از دل جنگل های آفریقا بریده میشد و با قایق از میان جنگل با کشتی حمل می گردید. در بندر لامو دو نوع چندل وجود دارد، یک نوع خیلی مرغوب است و به چندل «ممبوره» شهرت دارد و نوعی دیگر چندل «شاکی» است که چون باریکتر از چندل ممبوره است، ارزش کمتری دارد. در سیمبارنگه یک نوع چندل می روید که البته خیلی هم مرغوب است. بازرگانان می گوید، چندل سیمبارنگه بهتر از چندل لاموست، زیرا چندل سیمبارنگه راست و قوی است ولی «چندل لامو» کلفت و کجاست، به همین جهت استقامت آن زیاد نیست چندل لامورا با اره می برند ولی چندل سیمبارنگه را با دو ضربه تبر می‌اندازد (نوربخش، ۱۳۵۹، ص ۱۳۱–۱۳۳). اما در مورد چندل یا صندل باید عنوان کرد که این چوب از درخت شبیه به گیاه مانگرو یا حراست که در برخی نقاط سواحل و جزایر ایران دیده می‌شود. ولی از آن محکم تر و کلفت تر است. نام علمی خانواده این چوب (Rhizophora) است. برخلاف نامش نبود آن را درخت صندل با نام علمی (Santalum album) که چوبی معطر است اشتباه کرد.درخت چندل در مرداب ها و حاشیه جنگل های ساحلی آفریقا به ویژه در کشور کنیا و تانزانیا در دلتای رود فیجی می روید. در آفریقای شرقی به زبان سواحلی این شاخه ها را بوریتی می‌نامند که شاید در بریدن فارسی ریشه داشته باشد. چوب چندل در اعماق مرداب ها و جنگل های انبوه آفریقایی می روید و بریدن بوریتی و آوردن آن به بندر یا کنار کشتی کار ساده‌ای نبود. ناخدایان افراد بومی اهل محل را برای تهیه چوب به خدمت می گرفتند تا از جنگلها چوب ها را ببرد و به کشتی بیاورند. کارگران محلی با آشنایی به محل با پای برهنه در گل و لای مردابهای این ناحیه می رفتند و در هوای گرم و بسیار مرطوب به زدن یا بریدن شاخه های چندل می‌پرداختند. این کارگران محلی افراد قبیله های شرق آفریقا بودند و بنا به سنت و در طول چند روزی که برای بریدن، جمع آوری و با زدن به کشتی کار می کردند، غذای خود را از غذای افراد کشتی می خوردند وحتی شب در همان کشتی میخوابیدند و حتی بعضا افراد خانواده خود را هم به کشتی می آوردند تا غذا بخورند (پارسا، ۱۳۹۱، ص ۱۵۷ و ۱۵۸). پوست درخت چندل در همان جنگل به وسیله سیاهان از تنه جدا می‌شد و هر «کروجه» از چندل پوست کنده که شامل ۲۰ عدد میشود، در سال ۱۳۵۹ در آفریقا در حدود ۱۵۰ شیلینگ (هر شیلینگ معادل ده ریال) خریداری می‌شد و با احتساب هزینه ی حمل و عوارض گمرکی و دستمزد تخلیه و بارگیری، هر کروجه در حدود ۳ هزار ریال وارد انبارهای بنادر ایران می گردید. در گذشته چندل را از آفریقا به بنادر ایران آورده و از آنجا به شیخ نشین های خلیج فارس و بنادر ایران، کویت، بحرین و دیگر بنادر حمل کرده و می فروختند، ولی بعدها دریانوردان ایرانی مستقیماً با سیاهان جنگلی برای قطع درخت وارد معامله نمی شوند، بلکه دولت محل این کار را می‌کردند و بازرگانان چندل را در کنار ساحل از نمایندگان دولت خریداری می‌کردند. در سیمبارنگه سیاهان چندلها را بریده و به ساحل می آوردند و در آنجا دریانوردان و صاحب لنج های ایرانی به قیمت مناسب دسته‌های چندل را انتخاب و خریداری می‌کردند. پیش از این کشتی ها فاقد موتور بودند، فقط یک سفر میرفتند و بعدها که لنج ها دارای موتور شدند این سفرها، البته به استثنایی مسافرت به «تانزانیا» و «کنیا»، به دو بار در سال افزایش یافت. همچنین از «ملیبار»، «کالیکوت» و «براوه» (هندوستان)، چوب ساج یا شاه، چوب فنس، چوب جنگلی، چوب فن ابراهیم، چوب فن اصل و چوب فن، برای ساختن انواع لنج و کشتی چوبی و از سنگاپور (مالزی) انواع تخت مربع، تخته سه لایی، پلیوت و تخته صاف وارد می کنند (همان، ص ۱۳۴ و ۱۳۵).

سفرهای دریایی کوتاه مدت به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس

سفرهای دریایی کوتاه مدت با لنج های کوچک به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس همواره از بنادر جنوبی ایران صورت می گرفته است. این سفرها معمولاً به امارات متحده عربی، عمان، بحرین، عراق، کویت و قطر بوده است. که این سفرها نیز در بستر زمان تاثیر و تاثر زیادی بر جوامع مقصد داشته است. معمولاً سنگ، گچ، علف برای حیوانات، دام زنده، خشکبار و تره بار از بنادر ایران به کشورهای حوزه جنوبی خلیج‌فارس برده می شده است و لنج ها در بازگشت نیز اقلام خوراکی نظیر برنج، شکر، چای، پارچه و غیره به بنادر ایرانی می‌آوردند. (ابراهیم، ابراهیم بصری، مصاحبه، ۱۳۹۸) از سوی دیگر لنج های بادی بنادر ایرانی و به ویژه بنادر نظیر کنگ، در بازگشت از سفر آفریقایی بخشی از چندلهای خود را در آفریقا کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس نظیر قطر، بحرین و کویت می‌فروختند و چندل در معماری کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس هم بسیار تاثیر گذار بود. با وجود این تأثیر دریانوردان، تجار دریانورد و مهاجرانی که از طریق سفرهای دریایی به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس می رفتند، بر هنر و معماری کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس زیاد بود. ساخت بادگیرهای متعدد در کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس توسط معمارانی از بنادر و پسکرانه های ایرانی، این تاثیر فرهنگی را به خوبی نشان می‌دهد. وجود معماری بستکی در کنار خور دبی که یک محله بزرگ با خانه های مجلل به سبک معماری سنتی جنوب ایران می باشد، نشان دهنده تاثیر اقتصاد دریا محور سواحل شمالی خلیج فارس بر سواحل جنوبی این آبراهه بین‌المللی است. (محمد حسن نیا، مشاهدات میدانی، ۱۳۹۸) در این بین نغمه های دریانوردی مشترکی بین مردم سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس وجود دارد که نشان از تاثیر و تاثر فرهنگی آنها بر همدیگر دارد. بین معماری سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس نیز شباهت های زیادی وجود دارد. چون بنادر جنوبی خلیج فارس هم سفرهای زیادی به هند، آفریقا و یمن داشته و همین سفرها باعث تأثیر پذیری آنها از در معماری، هنر و موسیقی از جوامع هند، آفریقا بوده است که در ادامه بیشتر این ماه کی پرداخت می شود.

حل مشکل تجارت ایران و کوبا با برقراری خط کشتیرانی

معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه گفت: کشتیرانی مستقیم از ۲۰ روز گذشته بین ایران و کوبا برقرار شده است، که با این اقدام تجارت ایران و کوبا افزایش می‌یابد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی صفری، معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه، گفت: در سالهای گذشته روابط تجاری خوبی بین ایران و کوبا برقرار بوده است. بر اساس تحقیقات انجام شده کشورمان این توانایی را داد تا در انجام پروژه‌های مختلف به خصوص در زمینه انرژی با کشور کوبا همکاری کند.صفری در ادامه با اشاره به مشکلات تجارت بین دو کشور افزود: یکی از مشکلات در تجارت دو کشور فقدان خط کشتی بود که خوشبختانه از ۲۰ روز گذشته خط کشتیرانی به کمک کشور همسایه کوبا بین دو کشور برقرار شده است که با راه اندازی این خط کشتیرانی تجارت ایران و کوبا افزایش می یابد.همچنین در ادامه معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه با اشاره به همکاری تجاری ایران با کشورهای غرب آفریقا گفت: ۲۰ کشور در آفریقای غربی قرار دارند که میتوانیم از ظرفیت‌های این کشوها در زمینه فنی و مهندسی، معادن، دانش بنیان و... استفاده کنیم.صفری اظهار داشت: جلساتی با حضور سفرای کشورمان و وزارتخانه‌های مختلف برگزار شده تا ظرفیت‌های آفریقا برای گسترش روابط اقتصادی شناسایی شود.

بخش پایانی

بررسی دغدغه های تولیدکننده خاویار در گفت و گوی «اقتصادسرآمد» با مدیرعامل شرکت میراث خاویار

برای حفظ برند خاویار ایران چه کنیم؟

گروه اقتصاد دریا- امید متین – «خاویار ایرانی» یکی از برندهای بی شک و تردید جهانی است و در دنیا –مانند فرش و زعفران ایرانی– شناخته شده است تا جایی که حرف اول و آخر را در بازارهای جهانی می زند و مشتری خاویارشناس، «خاویار ایرانی» را معیار خوب و بد دیگر خاویارها قرار می دهد. این ارزش بی نظیر و بی رقیب، یک شبه به دست نیامده و سالیان درازی پشت این برند، هزینه و تلاش خوابیده است؛ اما می تواند یک شبه از دست برود! همه باید به این باور برسند که اولین اولویت باید حفظ این برند و کیفیت برتر آن باشد؛ چرا که اگر خدای ناکرده کیفیت خاویار ایران چه از لحاظ تولیدی و چه از لحاظ بهداشتی در بازارهای جهانی دچار خدشه شود با توجه به این که صادرات خاویار ایران و صادرات خاویار جهان، در مجموع تحت نظر سازمان های بین‌المللی مثل سایتس است و تولید خاویار همواره در حال رصد است و سازمانهای بهداشتی روی آن بسیار حساسیت نشان می دهند، اگر خدشه ای به کیفیت وارد شود، جایگاه ما در بازارهای جهانی دچار تزلزل و محصولات دیگری جایگزین محصول ما میشود و مشکلات متعددی ایجاد میکند. به نظر من دغدغه اصلی، نیازمندی کشور به تدوین یک برنامه عملیاتی، اجرائی و استراتژیک در ارتباط با حفظ برند خاویار ایران در بازارهای جهانی است.

اقتصادسرآمد: آیا این مطلب صحت دارد که خاویار از صیاد مجاز کیلویی ۶ میلیون تومان خریداری می شود و کیلویی ۳۲ میلیون تومان فروخته میشود، علت این اختلاف قیمت از کجاست؟

حسین ترکمانی: من این موضوع را تکذیب می کنم. چندین سال است که بحث صید خاویار و فروش خاویار وحشی از دریای خزر ممنوع است؛ بنابراین ما اصل را بر این میگذاریم که خاویار در مزارع پرورشی تولید و فروخته میشود و اگر منظور شما تفاوت قیمتی که از مزرعه دار خریداری میشود و قیمتی که در بازارهای جهانی فروخته میشود است که باید مثل هر کالای دیگری تفاوت قیمتی وجود داشته باشد. یک بخش عمده‌ای از آن برمیگردد به هزینه های مرتبط با مسائل و ریسکهای مرتبط با بحثهای صادراتی. اتفاقی که در این چند سال اخیر –حداقل در این ۳ سال اخیر– افتاده است، این است که فاصله خرید خاویار از مزارع پرورشی و فروش آن در بازارهای جهانی، بسیار کاهش پیدا کرده است. شاید در سال های خیلی دور این اتفاق وجود داشت ولی درحال حاضر با توجه به این که بسیاری از پرورش دهندگان به صادرات مستقیم روی آوردهاند از طرفی خریداران خارجی مزارع را شناسایی کردهاند، عملا اختلاف هزینه خرید میان پرورشدهنده یا مزرعهدار و فروش، خیلی کاهش یافته است.

اقتصادسرآمد: مصرف داخلی خاویار بین مردم ایران به چه میزان است؟

حسین ترکمانی: آمار دقیقی در این زمینه وجود ندارد و یا اگر آماری هم وجود داشته باشد سازمان های متولی باید به این امر بپردازند؛ اما اتفاقی که ما در بازار رصد میکنیم نسبت به چندین سال قبل، مصرف خاویار افزایش پیدا کرده است. در ۷ یا ۸ سال پیش مصرف خاویار بسیار پایین بود و یا صرفا برای طبقه خاصی بود؛ اما در سال های اخیر اتفاقی که در بازار افتاده این است که نگاه مردم نسبت به خاویار عوض شده است. بعضی از جنبه مرتبط با سلامت، بعضی از جنبه های مرتبط با تقویت و مسائل بهداشتی، سلامت و درمان و سایر موارد و این که خاویار به رغم قیمت بالایی که دارد، ویژگیهای مثبتی برای سلامت دارد و همین باعث توجه مردم به آن شده و مقدار مصرف آن نسبت به ۷ یا ۸ سال گذشته در بازار داخلی و بازار خرده فروشی افزایش یافته است. به نظر من مصرف در بازارهای داخلی می تواند حدود ۳تن باشد؛ این بر اساس برآورد شخصی من است؛ ولی شاید با توجه به این ادعا که در کشور ۱۲ یا ۱۳ تن خاویار تولید می کنیم، ۳تن تقریبا معادل ۲۵ تا ۳۰٪ تولید کل است که در بازار داخلی مصرف میشود که این نوید بخش توسعه بازار است به انضمام این که بازار داخلی، همچنان نیاز به توسعه دارد، مباحث تبلیغاتی، ترویجی و مناسب سازی قیمت برای بازار داخلی باید مورد توجه قرار گیرد و راهبردهای خاص متولیان امر در این زمینه می تواند به توسعه بازار کمک کند.

اقتصادسرآمد: اکنون وضعیت پرورش ماهی خاویار در ایران به چه صورت است و به مقوله توسعه این صنعت چگونه باید نگریست؟

حسین ترکمانی: خوشبختانه تلاش های سازمان های متولی مثل سازمان شیلات و دامپزشکی و سرمایه گذاری بخش خصوصی، آثار مثبتی بر جای گذاشته است. –البته بار اصلی به دوش بخش خصوصی بوده است– چون تولید در کشور ما مثل یک جنگ است و معابر و گلوگاه های متعددی در مسیر تولید وجود دارد؛ با این حال، بخش خصوصی پایه کار بوده و در حال حاضر –اگر آمار من درست باشد– بیش از ۱۵۰ مزرعه خاویاری در کشور داریم؛ پس روند توسعه، یک روند کمی خوبی داشته است. اما باید به دو مبحث بپردازیم: اول این که توسعه یک توسعه متوازن باشد؛ یعنی ما که در یک زنجیره فعالیت میکنیم، از یک کیفیت هماهنگ برخوردار باشیم و تمام حلقههای زنجیره –اعم از مراکز تکثیر بچه ماهی، کارخانههای خوراک، مراکز بسته بندی، بازار و صادرات– بتوانند این توسعه را متوازن و هماهنگ به پیش ببرند. و مهم تر این که همراه با توسعه کمی به توسعه کیفی هم بپردازیم. توسعه، به مشارکت بخش دولتی و خصوصی را در کنار هم نیاز دارد: از آموزش پرورش دهندگان، تبیین نگاه بسیاری از تولیدکنندگان نسبت به اینکه ما یک کالای صادراتی خاص تولید میکنیم و الزام به داشتن استانداردهای داخلی و بینالمللی در مزارع ما حائز اهمست است. باید به این باور برسیم که اگر بخواهیم این صنعت پایدار بماند، باید بتوانیم سطح استاندارد جهانی این کالا را که یک برند ایرانی است، با قدرت حفظ کنیم. با چنین نگرش و روندی است که ما می توانیم یک توسعه متوازن و پایدار داشته باشیم.به طور کلی، نگاه ما بر این است که صنعت ماهیان خاویاری در کشور رو به توسعه است؛ اما ما باید یک نقشه راه درستی در کشور داشته باشیم که این توسعه به انحراف نرود. بحث های نظارتی سازمان های متولی، بحث های آموزش و بحث های کیفی سازی تولید همه اهمیت دارند و باید طبق یک برنامه مشخص و مدون و با نظارت دقیق پیش بروند.سخن من این است که اگر بتوانیم در مزارع مفاد مدیریت کیفیت و بهداشت و تولید را همزمان اجرایی کنیم، روند توسعه خوبی خواهیم داشت و اگر خدای ناکرده این توسعه با برنامه به پیش نرود، میتواند آسیب زننده باشد و به «خاویار ایرانی» خدشه وارد کند.

اقتصادسرآمد: نکته پایانی

حسین ترکمانی: نکته پایانی این که ما باید نوع نگاهمان در صنعت ماهیان خاویاری نگاه بازار محور باشد. هم بازار داخلی جای توسعه دارد هم بازارهای صادراتی؛ ولی باید بازار اصلی خاویار ایران را بازارهای صادراتی درنظر بگیریم. خواسمان به حرکت رقبا مثل چین و سایر کشورها باشد که دارند چه می کنند و قرار است چه اتفاقهایی در بازار پدید آورند و در نهایت، تمام دغدغه خودمان را روی حفظ برند خاویار ایران در بازارهای جهانی بگذاریم.

برگزیده ها

عشقی در همایش توسعه سواحل مکُران

تنها متحد ما خلیج فارس و دریای عمان هستند

دبیرکل اتاق بازرگانی تهران اظهار داشت: توسعه سواحل جنوبی و استفاده از ظرفیت خلیج فارس و دریای عمان باعث حضور پرقدرت ما می‌شود. باید ظرفیت داخلی ایران آزاد شود، تجربه نشان داده هرگاه این اتفاق روی می‌دهد ایران جایگاه جهانی داشته و هرگاه این ظرفیت حبس شده، کشور مغلوب می‌شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، بهمن عشقی دبیرکل اتاق بازرگانی تهران در همایش توسعه سواحل مکران گفت: از سه منظر می‌توان ضرورت توجه به توسعه دریایی ایران و سواحل خلیج فارس و دریای عمان را مطرح کرد.

نخست اینکه، تغییرات ژئوپلتیک و هژمونیک ملت‌ها را دریاها تعیین می‌کنند و این حرف درستی است که پیروزی یا شکست ملت‌ها در دریاها رقم می‌خورد.

اگر به ظهور بریتانیا به عنوان قدرت جهانی توجه شود؛ این اتفاق با شکست اسپانیا شروع شد و در میانه قرن ۱۸ نیز بریتانیا صاحب بی‌چون و چرای دریا بود. یا سقوط امپراتوری ژاپن با شکست دریایی از آمریکا رقم خورد، حتی ضعف ما در قرارداد ترکمنچای به دلیل شکست دریایی ما در خزر بود.

وی ادامه داد: دوم اینکه باید رشد متناسب بین سواحل شمالی و جنوبی کشور صورت بگیرد، یعنی نمی‌توان گفت که سواحل ما توسعه‌یافته‌اند در حالیکه برخی از آنها در فقر و برخی در رونق هستند.دبیرکل اتاق تهران به اشاره به سومین منظر از توسعه سواحل مکران گفت: حیاتی ترین بخش این موضوع آمایش سرزمینی است. باید توجه داشت که فلات ایران خشک و ظرفیت زیست آن در حال کاهش است.

در حالیکه ما از منابع پایدار در جنوب برخودار هستیم و باید دید که چه زمانی ظرفیت شیرین کردن آن را پیدا می‌کنیم. باید توجه داشت که برخی صحبت‌ها در مورد انتقال آب دریای خزر یا خلیج فارس به فلات ایران مطرح می‌شود که بنظرم هیچگاه محقق نمی‌شود و بیشتر شبیه قصه است.

عشقی تصریح کرد: توسعه سواحل جنوبی و استفاده از ظرفیت خلیج فارس و دریای عمان باعث حضور پرقدرت ما می‌شود. باید ظرفیت داخلی ایران آزاد شود، تجربه نشان داده هرگاه این اتفاق روی می‌دهد ایران جایگاه جهانی داشته و هرگاه این ظرفیت حبس شده، کشور مغلوب می‌شود. همچنین ما از منظر تاریخی منزوی مواجه هستیم و تنها متحد ما خلیج فارس و دریای عمان هستند از همین روی باید از این فرصت نهایت استفاده را داشته باشیم.

سازمان بنادر و دریانوردی خبرداد

تجهیز پایانه‌های مسافربری دریایی برای تعطیلات نوروز ۱۴۰۲

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: آمادگی لازم برای سفرهای دریایی در نوروز ۱۴۰۲ را داریم و پایانه‌های مسافربری دریایی برای این ایام به‌روز رسانی و تجهیز می‌شوند.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی فرمهینی فراهانی مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: آمادگی لازم و کافی برای ماه‌های پیش رو بهمن و اسفند و نوروز ۱۴۰۲ را در سازمان بنادر داریم. ۲هزار و ۵۸۰ فروند شناور در سه حوزه مسافری، گردشگری و شناورهایی که حمل خودرو دارند، در ایام نوروز ۱۴۰۲ فعال هستند که در مجموع ۲۰ هزار صندلی و حدود ۲هزار و ۵۰۰ ظرفیت حمل خودرو را دارد، این شناورها در مسیرهای مشخص و مجاز تردد خواهند داشت.او افزود: در نوروز ۱۴۰۱ حدود هفت میلیون تردد دریایی داشتیم که عدد قابل توجهی است. خوشبختانه بدون هیچ سانحه‌ای این ترددهای دریایی رقم خورد. در حوزه سفرهای دریایی برای نوروز ۱۴۰۲، یکی از اقداماتی که برای ما مهم است موضوع ایمنی، بازدید و بازرسی شناورهای مسافری گردشگری است. بنا داریم تا قبل از تعطیلات این شناورها به طور کامل بازرسی شوند. خوشبختانه در سازمان بنادر نیز امسال برای اولین بار تسهیلاتی برای تعمیرات و سرویس شناورها در اختیارمان قرار گرفت تا قبل از نوروز چندین فروند شناوری که نیاز به تعمیر دارند را با تخصیص تسهیلات تعمیر کنیم.فراهانی تصریح کرد: تجهیز و پایانه‌های مسافربری از دیگر نکاتی است که در سرفهای دریایی برای آن برنامه‌ریزی کردیم و این پایانه‌ها در حال به‌روزرسانی است تا بتوانیم شرایط مطلوبی را برای مسافران و گردشگران فراهم کنیم. در حوزه مسیرهای دریایی نیز مسیرهایی که نیاز به ایمن بودن دارند را برای مردم ایمن کردیم.مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: امسال هم بنا داریم در سازمان بنادر، جلسه‌های هماهنگی را با دست‌اندرکاران سفرهای حوزه دریایی برگزار کنیم. سال گذشته چنین جلسه‌هایی در وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی برگزار شد و امسال هم از افرادی که در این حوزه مرتبط هستند، دعوت می‌کنیم تا برای انسجام کارها دور هم جمع شوند.مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، درباره اینکه وجوه اداره شده بر چه اساسی به افراد تخصیص داده می‌شود؟ گفت: یکی از مهم‌ترین مسائل در تسری حوزه‌های تفریحی، نوسازی ناوگان است. یعنی هر فردی که متقاضی گرفتن تسهیلات باشد این امکان برایش فراهم است که با یک طرح توجیهی به سازمان بنادر مراجعه و طرح را اعلام کند که برای مثال شناور در چه حوزه‌ای می‌خواهد فعالیت کند.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران خبرداد

انجمن کشتیرانی به دنبال حمایت چندوجهی دولت

مسعود پل‌مه با استقبال از برنامه ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در راستای فعال سازی منظم خطوط لاینری، گفت: در این راستا نیازمند حمایت چندوجهی دولت و حاکمیت هستیم.به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود پل‌مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره ضرورت ایجاد خطوط کشتیرانی منظم و برنامه سازمان بنادر و دریانوردی، اظهار داشت: خطوط کشتیرانی منظم (لاینر) متداول‌ترین نوع حمل و نقل دریایی است و در مسیرهای متداول تعریف می‌شود و از طریق آن یک یا چند شرکت کشتیرانی با اجماع فعالیت‌ها اقدام به عملیات حمل و نقل دریایی می‌کنند.وی افزود: در عین حال باید توجه داشته باشیم خطوط منظم کشتیرانی برای حمل و نقل در مکان از پیش تعریف شده و زمان از پیش تعیین شده فرایند انتقال کالا از مسیر دریایی را مدنظر قرار می‌دهند.دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان اینکه پویایی حمل و نقل دریایی و فعالیت متدوام خطوط لاینری، تعداد بازیگران اثرگذار حمل و نقل دریایی را افزایش می‌دهد، تصریح کرد: این مسئله موجب می‌شود رقابت مثبت تجاری افزایش یابد و شاهد افزایش سهم بازار باشیم.این فعال حوزه دریایی کشور با اشاره به اینکه فعالیت خطوط منظم کشتیرانی، کاهش هزینه‌ها را نیز در پی خواهد داشت، عنوان کرد: علاوه بر این فعالیت مستمر خطوط لاینری موجب مقابله اثرگذار با اقدامات انتحاری کشورهای خارجی به دلیل تحریم‌های اعمالی خواهیم بود.به گفته پل‌مه؛ فعالیت منظم خطوط لاینری، نیازمند حمایت چند جانبه حاکمیت، دولت و سازمان بنادر و دریانوردی است، اظهار داشت: شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و نیز سایر فعالان بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل دریایی نیز در صورت فراهم بودن شرایط اقدامات لازم را در بنادر شمالی و جنوبی کشور در دستورکار قرار خواهند داد و اقدام به تأمین خطوط لاینری در اشکال مختلف کانتینری و غیرکانتینری در شمال و جنوب کشور خواهند کرد.به گزارش سازمان بنادر و دریانوردی، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با تاکید بر اینکه اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در راستای حمایت از فعالیت خطوط لاینری امری مهم و ضروری است و باید به صورت جدی دنبال شود، گفت: باید شاهد حمایت‌های چندوجهی به منظور فعالیت خطوط منظم کشتیرانی در بنادر کشور باشیم و از ظرفیت شرکت‌های کشتیرانی در این راستا به نحو مطلوب استفاده کنیم.

بنادر دریانوردی

رادار موج در نقاط ساحلی آبادان راه‌اندازی می‌شود

مدیرکل هواشناسی خوزستان گفت: رادار موج در نقاط ساحلی آبادان راه اندازی می‌شود تا سفرهای دریایی صیادان و ملوانان ایمن‌تر شود.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد سبزه زاری به مانا افزود: با راه‌اندازی رادار موج در آینده نزدیک امکان رصد موج دریا تا عمق ۴۰ کیلومتری پیش‌بینی می‌شود.وی گفت: با راه‌اندازی رادار موج و رصد موج‌های دریایی، مدل‌ها و پیش‌بینی‌ها دقیق‌تر خواهد بود و ضریب خطا را کاهش خواهد داد.مدیرکل هواشناسی خوزستان با بیان اینکه "بویه‌های" دریایی وضعیت و اطلاعات موج دریا را در همان نقطه مشخص می‌کند، افزود: هزینه نگهداری بویه‌ها بسیار زیاد است بنابراین رادارهای موج به تدریج جایگزین بویه‌های دریایی می‌شوند.سبزه زاری افزود: برای خرید و تجهیز اداره‌های هواشناسی در مناطق ساحلی خوزستان به خصوص آبادان به رادار موج در حال پیگیری و تأمین اعتبار هستیم تا هرچه زودتر این رادارها نصب و به بهره برداری برسد.وی گفت: با راه اندازی رادار موج، صیادان و دریانوردان با خیالی آسوده‌تر مبادرت به سفرهای دریایی خواهند کرد و ضریب ایمنی کشتی‌ها و شناورها افزایش می‌یابد.سبزه زاری با بیان اینکه در بسیاری از روزهای سال، آب‌های فراساحلی و شمال غرب خلیج فارس مواج و متلاطم است و پیش بینی هواشناسی برای رصد موج‌های دریایی و ارزیابی قدرت آنان سخت است ابراز امیدواری کرد به زودی رادار موج در برخی مناطق ساحلی خوزستان راه‌اندازی خواهد شد و یکی از مطالبات جامعه دریایی خوزستان محقق خواهد شد.شغل و حرفه اصلی ساکنان مناطق ساحلی خوزستان صیادی و دریانوردی است و معیشت این قشر زحمت کش با دریا گره خورده است.

ایده‌های فناورانه و خلاق برای توسعه صنعت دریا رقابت می‌کنند

چهارمین رویداد ملی کارآفرینی، نوآوری ها و صنایع خلاق دریامحور با حمایت معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری برگزار می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد، رویداد ملی کارآفرینی، نوآوری ها و صنایع خلاق دریامحور که تجاری‌سازی ایده ها، محصولات فناورانه مسأله محور و حل نیازهای واقعی صنایع دریایی کشور را دنبال می‌کند در موضوعات «صنایع تخصصی دریایی»، «زیست‌فناوری دریایی»، «انرژی تجدیدپذیر و تجدیدناپذیر دریامحور»، «صنایع خلاق دریایی» و «سلامت، فرهنگ، هنر و گردشگری» نیمه نخست اسفندماه سال ۱۴۰۱ برگزار خواهد شد.«ایده‌بازار رقابتی دانش‌آموزی»، «دانشجویان و نیازهای فناورانه صنایع دریایی ایران» و «نمایشگاه چالش‌ها و فرصت‌های صنایع دریایی»؛ مهم‌ترین موضوعاتی هستند که در چهارمین رویداد ملی کارآفرینی، نوآوری ها و صنایع خلاق دریامحور محور قرار دارند.این رویداد با مشارکت ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری، دانشگاه خلیج فارس و توسط کارگروه تخصصی توسعه فناوری صنایع دانش‌بنیان دریایی بنیاد نخبگان استان بوشهر برگزار می شود.

قانون بر زمین مانده توسعه صنایع دریایی

مدیرکل دفتر صنایع دریایی وزارت صمت گفت: فقط ۱۵ درصد از ظرفیت صنایع دریایی فعال، و قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی اجرایی نشده است.به گزارش اقتصادسرآمد، قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی اردیبهشت سال ۱۳۸۷ در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده است.در این قانون ۱۱ ماده ای، علاوه بر ایجاد صندوق حمایت از صنعت دریا بر اعطای تسهیلات و مشوق‌های لازم به فعالان صنایع دریایی تاکید شده است.به گفته فعالان این صنعت ارائه تسهیلات و سفارش گذاری دو چالش مهم صنایع دریایی است.

ثبت بیش از یک میلیون و ۴۷۰ هزار تن تخلیه کالا در بندرامیر آباد

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد از تخلیه یک میلیون و ۴۷۴ هزار تن انواع کالاهای اساسی در سال جاری در این بندر خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد به سهم ۵۹ درصدی بندرامیرآباد در تخلیه انواع کالاهای اساسی در بنادر شمالی کشور اشاره کرد و گفت : از آغاز امسال تاکنون یک میلیون و ۴۷۴ هزار تن از این نوع کالاها در این بندر تخلیه شده، که نسبت به مدت مشابه پارسال، سه درصد افزایش داشته است. محمدتقی انزان پور افزود: بندر امیرآباد به عنوان هاب غلات شمال کشور و بندر پایلوت در زمینه تخلیه و بارگیری و انبارداری کالاهای اساسی، با بکارگیری شیوه‌های مدرن حمل ترکیبی و حمل یکسره و برخورداری از ظرفیت بالای سیلوی نگهداری غلات در سال جاری توانست با یک میلیون و ۲۸۶ هزار تن تخلیه غلات، سهم ۵۶ درصدی را در میان بنادر شمالی از آن خود کند.اتصال به شبکه ریلی کشور، داشتن انبارهای سرپوشیده به وسعت ۱۷۴ هزار متر مربع، اراضی پشتیبانی وسیع، سیلو با ظرفیت ۳۱۲ هزار تن و مخازن نگهداری روغن و مواد نفتی با مجموع ظرفیت ۷۰ هزار تن و تجهیزات استراتژیک تخلیه و بارگیری بخشی از مزیت‌ها و امکانات زیرساختی موجود در بندرامیرآباد است.