

گفت‌وگوی اقتصادس‌ر آمد با محمد ر استاد به بهانه انتشار کتاب

«توسعه دریایی از ایده تا عمل»

بخش پایانی

توسعه دریایی، قوانین و مقررات جامع می‌طلبد

کتابی برای ارتقای دانش ذی‌نفعان اقتصاد دریا

محمد راستاد، متولد سال ۱۳۴۶ دانش‌آموخته مدیریت دریایی از دانشگاه آنتورپ بلژیک و مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰) این مدیر اهل قلم با توجه به دانش و تجربه‌ای که داشته، اقدام به نگارش کتابی با عنوان «توسعه دریایی از ایده تا عمل» کرده است که در شرایط ادبیات مکتوب دریایی قابل توجه است. به همین بهانه ما در روزنامه دریایی اقتصادس‌ر آمد گفت‌وگویی اختصاصی با وی انجام داده‌ایم که در ذیل از نظرات آن می‌گذرد:

وضعیت تولیت بخش دریایی از نظر سطح آن و مراجع مربوطه

از جمله نقدهایی که معمولاً در برخی محافل نسبت به بخش دریایی کشور مطرح می‌گردد، مناسب نبودن تولیت این بخش از نظر سطح آن و مراجع مربوطه می‌باشد و تقصیر توسعه نیافتگی به گردن ساختار و به‌عنوان مثال نداشتن وزارتخانه‌ای برای امور دریایی انداخته می‌شود. در فصل ششم که عنوان آن سامان‌گری امور مرتبط با دریا می‌باشد، این نظریه نسبت به بخش دریایی با استفاده از یک مطالعه تطبیقی به نقد کشیده می‌شود. در ابتدای فصل ششم وضعیت جاری سامان‌گری دریایی از نظر سازمان‌ها و ارگان‌های مختلف ذیربط تشریح شده و در ادامه فصل ساختار مراجع دریایی برخی کشورهای توسعه یافته در بخش دریا مورد بررسی قرار گرفته تا به این نتیجه برسیم که آیا واقعاً خلأ و نقیصه اصلی ما موضوع سامان‌گری است یا مشکلات را باید در جاهای دیگری جستجو نمود. به لحاظ اهمیت منابع انسانی، فصل هفتم به این موضوع اختصاص داده شده و تمام تخصص‌های مورد نیاز در بخش دریایی کشور اعم از آن‌هایی که نیاز به کسب مهارت‌های عملی دارند و یا تخصص‌هایی که به تحصیلات آکادمیک نیاز دارند، معرفی گردیده‌اند.

یکی از ظرفیت‌های مورد نیاز توسعه دریایی، دارا بودن قوانین و مقررات جامع

یکی از ظرفیت‌های مورد نیاز توسعه دریایی، دارا بودن



مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر

تداوم و پیگیری مکاتبات با طرف عراقی برای خارج‌سازی باقی‌مانده مغروقه‌ها از اروندرود

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: در جریان بازدید از اروند رود، تمام مغروقه‌های باقی‌مانده مورد بررسی قرار گرفت و دستورات مقتضی در خصوص پیگیری برای خارج‌سازی آنها داده و همچنین مکاتبات و پیگیری‌های لازم از طریق مبادی ذیربط با طرف عراقی برای خارج‌سازی این مغروقه‌ها نیز انجام می‌شود.

به گزارش اقتصادس‌ر آمد، علی عسکری به همراه معاون دریایی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان به مدت ۵ ساعت از آبراه اروند بازدید کرد.

وی در جریان این بازدید ضمن بررسی امکان سنجی لایروبی اروند، اظهار داشت: در صورت لایروبی سه نقطه بحرانی از اروندرود که به میزان ۱۱ میلیون متر مکعب است، ظرفیت تردد به شکل قابل توجهی افزایش و امکان تردد شناورها تا آبخور ۵/۸ متر فراهم می‌شود.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: لایروبی اروند رود همیشه از موضوعات مهم منطقه برای رونق بندر و تردد شناورها به حساب می‌آید که در برخی نقاط نیاز به همکاری طرف عراقی دارد. عسکری بیان کرد: در جریان این بازدید تمام مغروقه‌های باقی‌مانده مورد بررسی قرار گرفت و دستورات مقتضی در خصوص پیگیری مجدانه برای خارج‌سازی آنها داده و همچنین مکاتبات و پیگیری‌های لازم از طریق مبادی ذیربط با طرف عراقی برای خارج‌سازی این مغروقه‌ها نیز انجام می‌شود.

وی با تأکید بر اینکه در حال حاضر تنها سه مغروقه در آبراه اروند که احتمال خطر برای دریانوردی ایمن در طول آبراه را دارد، باقی‌مانده است، تصریح کرد: پیگیری برای خارج‌سازی این سه فروند در سال جاری با جدیت انجام خواهد شد.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: بزرگترین مغروقه باقی‌مانده از جنگ تحمیلی در نزدیکی اسکله خانیان است که یکی از کم‌عرض‌ترین و خطرناک‌ترین نقاط این آبراه اروند را نیز به وجود آورده است که خارج‌سازی آن در دستور کار است.



در جلسه مجمع تشخیص مطرح شد

ایجاد پایتخت دریایی نه لازم است نه به مصلحت

کمسیون زیربنایی و تولیدی مجمع تشخیص مصلحت نظام با موضوع بررسی بندهایی از پیش‌نویس سیاست‌های کلی توسعه دریامحور بر گزار شد. به گزارش اقتصادس‌ر آمد، در ابتدای این جلسه محمدباقر ذوقالقدر، دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام، با اشاره به پیشنهاد انتخاب یک شهر ساحلی به عنوان پایتخت اقتصادی کشور که در صحن مجمع مطرح شده است، گفت: ایجاد قطب‌های اقتصادی در سواحل به عنوان محور و پیرشان توسعه دریامحور در یکی از بندهای سیاست‌های کلی آمده است و ایجاد پایتخت دریایی که ابهام‌آور و دود مرکزی یا دویپایتختی در کشور است، نه لازم است و نه به مصلحت. او با تأکید بر لزوم سیاستگذاری یکپارچه و تقسیم کار ملی در امور مربوط به توسعه دریایی در یکی دیگر از بندهای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور گفت: تشکیل یک ستاد مرکزی برای مدیریت و هدایت توسعه دریامحور ضروری به نظر می‌رسد اما آنچه را به عنوان ایجاد پایتخت دوم اقتصادی کشور مطرح می‌شود، نمی‌پسندم ولی توجه بیشتر دولت به مناطق ساحلی به‌ویژه در جنوب به‌خصوص سواحل مکران که کمتر توسعه‌یافته‌اند، الزامی است. در ادامه جلسه امیر دریادار شهرام ایرانی، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و سردار سرتیپ فهمی، جانشین فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، در خصوص توجه ویژه به جایگاه ژئوپولیتیکی ایران و ظرفیت‌های بالقوه دریایی و جزایر ایرانی و نیز پیشنهاد تشکیل استان‌های ساحلی جدید، نکاتی را مطرح کردند. در این جلسه پس از تبادل نظر اعضای کمسیون درباره بند دوم پیش‌نویس سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، «سیاستگذاری یکپارچه و مدیریت منسجم و هم‌افزای توسعه دریامحور همراه با تقسیم کار ملی برای بهره‌گیری موثر و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر مناطق ساحلی و دریایی با ایجاد سازوکار مناسب» مصوب شد. پس از استماع گزارشی در خصوص تاریخچه و روند تحول استان‌های جنوبی کشور توسط نماینده وزارت کشور، موضوع «بازنگری در آمایش سرزمینی استان‌های ساحلی و تغییرات در تقسیمات کشوری استان‌های ساحلی» مورد تصویب قرار نگرفت.



اشاره کنیم، باید به این مسئله توجه نماییم که توسعه یک امر همه جانبه است و کمیت و کیفیت کتاب‌ها و موضوعات پژوهشی دریایی هم با میزان توسعه‌ای که در این حوزه داریم، قابل بررسی و ارزیابی هستند.

آیا کانون‌ها و منابع آموزشی برای آموزش و پرورش نویسندگان حوزه دریایی وجود دارد؟ یا در این باره احساس خلأ باید کرد؟

محمدراستاد: برای افزایش تعداد نویسندگان و پژوهشگران دریایی، اساساً نمی‌توان مانعی تحت عنوان عدم وجود منابع مورد نیاز را مطرح نمود. امروزه و در عصر فناوری‌های پیشرفته، به سادگی می‌توان از آخرین یافته‌های علمی در تمام حوزه‌ها از جمله حوزه دریایی آگاه گردیده و دانش لازم را کسب نمود.

اقتصادس‌ر آمد: و سخن پایانی:

محمدراستاد: هر ایده و محتوایی قابل ارزیابی و نقد می‌باشد و بدیهی است که کتاب «توسعه دریایی» از ایده تا عمل «هم از این امر مستثنی نیست؛ از این رو، به سهم خود از نقطه نظرات مفید و سازنده‌ا هل فن صمیمانه استقبال می‌کنم و امیدوارم با مساعدت همه‌دلسوزان این حوزه، شاهد تحول جدی در مسیر توسعه دریایی باشیم. **اقتصادس‌ر آمد:** ضمن تشکر از شما، روزنامه اقتصاد س‌ر آمد در آینده، در چارچوب سلسله نشست‌های تخصصی با همکاری فعالان حوزه دریا برگزار می‌شود، نشستی برای نقد و بررسی این کتاب و دیگر کتاب‌های حوزه اقتصاد دریایا به برگزار خواهد کرد و انتظار داریم شما و دیگر اهل قلم همکاری و مشارکت داشته باشند. تاریخ و ساعت این نشست‌ها حداقل یک ماه قبل از برگزاری اعلام خواهد شد.



آمادگی برای استقبال از ۷۵ کشتی کروز در سال ۲۰۲۳

استقبال بندر پور تسموث بریتانیا از بزرگ‌ترین کشتی کروز خود

بندر بین‌المللی پور تسموث از بزرگ‌ترین کشتی کروز خود به نام «امین شیف ۳» استقبال کرد.

به گزارش اقتصاد س‌ر آمد از مانا، بندر بین‌المللی پور تسموث در جنوب انگلستان از بزرگ‌ترین کشتی کروز خود به نام «امین شیف ۳» استقبال کرد.

این بندر با استقبال از بزرگ‌ترین کشتی کروز تا به امروز، بیش از هر زمان دیگری از سفرهای دریایی استقبال می‌کند. پیش از این، رکورد در اختیار کشتی «SCARLET LADY»، شرکت ویرجین وویج بود. یک کشتی ۲۷۷ متری که در سال ۲۰۲۱ میلادی در پور تسموث استقبال شد. «امین شیف ۳» که توسط شرکت TUI Cruises اداره می‌شود، ۹۹ هزار و پانصد و سی و شش تُن وزن دارد و ۲۹۳ متر نیز طول کشتی است. این کشتی دارای هتلی برای اقامت دو هزار و پانصد مسافر و حدوداً هزار خدمه خود است.

بندر بین‌المللی پور تسموث در جنوب انگلیس به طور پیوسته در تجارت کشتی‌های تجاری و فعالیت‌های نظامی در حال رشد بوده است، اما اخیراً با ورود بزرگ‌ترین کشتی تفریحی که تاکنون به این بندر وارد شده و تعداد فرایندهای از کشتی‌های تفریحی گامی بسیار مهم را در حوزه مسافربری برداشت. این اقدام توانایی بندر را در میزبانی از طیف گسترده‌تر و متنوع‌تری از کشتی‌ها نشان می‌دهد.

انتظار می‌رود از خطوط کروز قابل توجهی از جمله: سایبورن کروز، سیلورسیا کروز، وایکینگ کروز، اوشینیا کروز، آنیدا کروز و هاپاگ-لوید کروز به همراه دیگر شرکتهای مطرح دنیا در حوزه مسافربری در پور تسموث استقبال شود.

گفتنی است: کشتی حاضر قرار است بعد از رونمایی در پور تسموث به سمت بنادر اسکاتلند، انگلستان و ایرلند برآی رسیدن به مقصد نهایی برمه‌اون راهی سفر شود.

این بندر قرار است تنها در سال ۲۰۲۳ میلادی، از ۷۵ کشتی کروز استقبال نماید.



دوشنبه-۸ خرداد۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۴۷

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش پایانی

ضرورت تغییر در ناوبری معاصر در بندر کنگ

دکتر محمد حسن نیا - ناوبری معاصر دارای ویژگی‌های متعددی است که ملل دریانورد برای ایمنی و امنیت سفرهای دریایی تلاش دارند. به ارتقا ناوبری در سطوح متعدد بپردازند. آموزش و توسعه دانش فعالان و فرهنگ‌سازی برای پذیرش شرایط تغییر در ناوبری معاصر از مسایل مهم در ارتباط با لنج‌داری می‌باشند. از مشکلات عدیده در صنعت لنج‌سازی عدم تطبیق شرایط خود با کشتی‌های جدید حمل‌ونقل کالا می‌باشند. برای انجم این امر باید فرهنگ‌سازی وسیعی صورت گیرد.

آن‌ها بر این نظرند که با توجه به حجم کم کالاهای برای جابجایی یک‌کش‌ها ممکن است صرفه اقتصادی نداشته باشد. اما از سال ۱۳۹۶ به دلیل تحریم کشور قطر از سوی کشورهای همکاری خلیج فارس و صدور میوه و تره‌بار از بنادر ایران با ویژه بندر شیو توسط ناخدایان بندر کنگی تا حدودی حمل‌ونقل کالا برای لندینگ گرفت‌ها بهتر شده است. اما هر دریانورد بندر کنگی نمی‌تواند لندینگ کرافت خریداری نماید و از سوی دیگر کار با لندینگ کرافت نیاز به دانش روز ناخدایی داشته و تخصص لازم دارد. لنج‌ها هزینه رفت و برگشت آن‌ها کمتر بوده و می‌توانند به صورت خالی به بنادر مقصد رفته و از آن‌جا محموله باز کنند. اما کار با لندینگ کرافت به گونه‌ای دیگر است و این شناور باید محموله بیشتری داشته و نمی‌تواند به صورت بدون محموله به بنادر مقصد برود، چون صرفه اقتصادی ندارد. آقای فیصلی ایرانی از جمله ناخدایان جوان بندر کنگی است که لنج چوبی خود را فروخته و لندینگ کرافت خریداری نموده است. در ابتدای کار با مشکلات عدیده‌ای مواجه بود. اما در حال حاضر کار دریانوردی ایشان ترقی پیدا کرده و شناور ایشان در مسیر بندر شیو به قطر کار می‌کند.

شناورهای مدرن و فلزی بسیار گران قیمت می‌باشند. اما در مجموع عدم ریسک از سوی بسیاری از لنج‌داران بندر کنگی و تفکر محافظه کارانه آن‌ها هم در بسیاری از موارد باعث می‌گردد که بسیاری از لنج داران در جهت انطباق با شرایط کنونی و خرید شناورهای فلزی تعلل کنند. دریانوردان بندر کنگی که روزهای درخشانی در حمل و نقل کالا و سفرهای دور دراز داشتند، امید به آینده درخشان برای صنعت لنج دارند. لنج‌های آن‌ها اگر اندکی از قیمت سوخت آن‌ها در انجام سفرهای دریایی کاسته شود، می‌توانند بارهای سبک نظیر خشکبار و تره‌بار را به کرات به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس ببرند. یا حتی همانند گذشته بدون محموله به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس بروند و از آن‌جا محموله‌هایی به بنادر ایران بیاورند. اما گران بودن سوخت این ریسک اقتصادی را از آن‌ها گرفته است. هر چند با توجه به گسترش وسایل حمل‌ونقل دریایی از جهت امنیت و سرعت، جایگاه لنج‌ها بسیار کم‌رنگ شده است، اما مالکان لنج‌ها نمی‌توانند ریسک‌پذیر باشند و از سوی دیگر نمی‌شود به اجبار آن‌ها را وادار به تغییر نگرش نمود چون راهکاری در این راستا توسط سازمان‌های مربوطه ارائه نمی‌شود. عدم آشنایی ناخدایان به فنون کشتی‌های فلزی و ناوبری معاصر هم یکی از دلایلی است که تا حدودی کار را برای بسیاری از ناخداها که صاحب لنج نیز هستند مشکل کرده است. صاحبان لنج‌ها هم برای خودشان توجی‌هاتی دارند که چرادر بسیاری از موارد اقدام به تغییر نگرش نمی‌کنند. برخی از لنج‌داران نیز در بندر کنگ لنج‌های خود را فروخته و به کارهای دیگر مشغول می‌باشند. فرزندان بسیاری از دریانوردان قدیمی به کارهای تجاری در بندر کنگ مشغول می‌باشند و تغیل پدرانشان را رها نموده‌اند. کسادی بازار سفرهای دریایی و عدم انجام گرفتن سفرهای دریایی دراز مدت به هند و آفریقا نیز تأثیر زیادی بر عملکرد لنج‌داری و عدم ارتقا سطح لنج‌ها داشته است. درحالی که در پنجاه سال پیش بندر کنگی‌ها کشتی‌های فلزی داشتند که چندل و چوب از آفریقا و دیگر کشورها حتی سنگاپور به بندر کنگ جهت فروش حمل می‌کردند.

در یک بیان کلی می‌توان عنوان نمود که آموزش و تفکر تغییر شناورها نیاز به برنامه‌ریزی دراز مدت همراه مشوق‌های اقتصادی دارد این کار یک شبهه صورت نمی‌گیرد، همان گونه که یک شبهه هم از بین نمی‌رود. اگر مشوق‌های اقتصادی در بستر زمان از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و سایر سازمان‌های ذیربط صورت گیرد و اگر افرادی که لنج‌های خود را از چوبی به فلزی تغییر داده‌اند، در برنامه‌های خود در حمل و نقل کالا موفقیتی به دست آورند، یقیناً دیگران تشویق به انجام این امر می‌شوند و گرنه مشکلات عدیده در این راستا همواره وجود دارد. علاوه بر این باید در نظر داشت که بسیاری از دریانوردان و به ویژه کارکنان لنج‌ها کارگران فصلی نیز هستند که کار را برای آموزش دادن به آن‌ها مشکل می‌کند. کارایی لنج‌های چوبی در بستر زمان هم باعث گردیده تا لنج‌داران همواره لنج را بر کشتی‌های فلزی بزرگ ترجیح دهند. اگر لنج‌سازی بندر کنگ بتواند لنج‌های با حجم بسیار بالا بسازد و از آن لنج‌سازی چوبی به خوبی حمایت شود، می‌توان شاهد رونق لنج‌های چوبی بوده و این لنج‌ها می‌توانند محموله‌های بیشتری را جابجا کنند.

