

یک فروند اسکله بتنی در بندر عباس به چرخه ورزش های دریایی باز گشت

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از داکینگ و تعمیر اساسی یک فروند اسکله شناور بتنی در سرسره تعمیراتی بندر شهید رجایی با هدف استفاده و پهلویی قایق های بادبانی و ورزش های انفرادی خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، فریدون پیشدار به رسانه ها اعلام کرد: این اقدام در راستای ایجاد زیر ساخت های ورزش های مفرح و همگانی و ارتقای فرهنگ ورزش های دریایی انجام شد. وی ادامه داد: اسکله یادشده پیش از این برای لایروبی و پهلوهی قایق های زباله روپ و شناورهای گشت حفاظت مورد استفاده قرار می گرفت که با تعمیرات اساسی در نوع سازه، این اسکله از قابلیت پهلوهی قایق های بادبانی برخوردار است. معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان توضیح داد: به توجه به عرشه آزاد حدود ۶۰ سانتی متر، اسکله یادشده مناسب برای پهلوهی انواع قایق های انفرادی و بادبانی تجهیز شده است. پیشدار در خصوص مشخصات فنی این اسکله گفت: طول این اسکله حدود ۱۲ متر، عرض آن حدود ۲.۵ متر و ارتفاع آن نیز حدود یک متر و ۲۰ سانتی متر است. وی با بیان اینکه این اسکله شناور بعد از اتمام تعمیرات به آب اندازی و به منظور توسعه زیرساخت های ورزش های آبی در استان به بندر شهید حقانی بندرعباس منتقل شده است، خاطر نشان کرد: عملیات نصب این اسکله به پایان رسیده و به زودی بهره برداری آزمایشی آن آغاز خواهد شد.

تخلیه و بارگیری در بندر کنگان ۷۰ درصد افزایش یافت

رئیس اداره بندر و دریانوردی کنگان گفت: در دو ماهه ابتدایی سال جاری، تخلیه و بارگیری در بندر کنگان بارشد ۷۰ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته و به میزان ۲۵ هزار و ۷۸۷ تن رسیده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عبدالمحمد نادری در بازدید عباس محمدصادقی سرپرست معاونت فنی و مهندسی اداره کل از طرح توسعه موج شکن بندر کنگان اظهار کرد: اکنون طرح توسعه موج شکن بندر کنگان ۸۷درصد پیشرفت دارد و بر اساس برنامه زمان بندی تا هفته دولت امسال بهره برداری خواهد شد. وی افزود: با اجرای این طرح، مساحت پسمکرنه بندر کنگان از ۲ به پنج هکتار و عمق کانال دسترسی بندر نیز از ۴.۵ به حدود هفت متر افزایش پیدا می کند. رئیس اداره بندر و دریانوردی کنگان یادآور شد: با اتمام این طرح و افزایش عمق کانال دسترسی، امکان تردد شناورهای ۲ هزار تنی در بندر کنگان فراهم می شود. نادری ادامه داد: در بندر کنگان اکنون سه پست اسکله رمپ موقت فرایند بارگیری و تخلیه لندینگ کرافت ها را انجام می دهند که این ظرفیت در کنار تخفیف های پیش بینی شده، فرصت لازم برای فعالیت تجار و بازرگانان در کنگان است. وی یادآور شد: در راستای توسعه تجارت خارجی این بندر در تلاش برای توسعه مبادلات تجاری خود با بنادر دمام عربستان و الرویس قطر است. طرح توسعه موج شکن یکی از مطالبات دیرینه کنگانی ها است که با تحقق آن علاوه بر رونق دوچندان این بندر به افزایش فرصت های شغلی در این شهرستان کمک خواهد کرد.

۵۰۰ هزار تن کالای اساسی در بندر چابهار تخلیه شد

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: ۵۰۰ هزار تن کالای اساسی به وسیله هشت فروند شناور از طریق بندر چابهار تخلیه و به مقاصد مختلف در کشور حمل شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، قاسم عسکری نسب به ایرنا اظهارداشت: زیرساخت ها و امکانات بندر چابهار قابلیت پهلویی کشتی های حامل کالای فله غلات تا ظرفیت ۱۲۰ هزار تن را در بندر شهید بهشتی فراهم کرده است. وی با اعلام آمادگی بندرچابهار برای پذیرش کشتی های پهن پیکر حامل غلات تاکید کرد: از تمام ظرفیت های موجود برای تسریع در تخلیه و ارائه خدمات مطلوب دریایی و بندری برای این نوع شناورها استفاده خواهد شد. مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: با پهلویی دومین کشتی پهن پیکر حامل ۱۰۰ هزار تن گندم وارداتی در بندر چابهار از ابتدای سالجاری نیم میلیون تن کالای اساسی مورد نیاز کشور حمل شده است. وی ادامه داد: عملیات تخلیه و بارگیری کالای کانتینری در بندر چابهار نسبت به گذشته رشد خیلی خوبی داشته است. عسکری نسب راه اندازی سرویس های منظم کشتی های حمل کانتینری از چابهار به مبادی و مقاصد بنادر کشورهای چین، هند و بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس را از عوامل اصلی تشویق صاحبان کالا و کانتینر جهت استفاده از بندر چابهار جهت واردات، صادرات و ترانزیت کالا و کانتینر از بندر چابهار برشمرد.



گروه دانش دریا- امید اسماعیلی - وجود ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی و دسترسی به آب های گرم و آزاد از

طریق دریای عمان، وجود پتانسیل اکو توریسم و ژئوتوریسم در مناطق ساحلی به ویژه سواحل جنوب، فرصت کم نظیری برای کشور فراهم آورده است که در صورت بهره برداری مناسب از ظرفیت برنامه ریزی میان مدت و دراز مدت، می تواند درآمدهای بسیار بیشتری را نسبت به منابع هیدروکربنی برای کشور رقم بزند. در ادامه سلسله نشست های تخصصی اقتصاد دریایپاه که به ابتکار روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد برگزار می شود، چهارمین نشست تخصصی با موضوع استانداردهای جهانی در حوزه گردشگری و به ویژه گردشگری دریایی و آسیب شناسی گردشگری دریایی در ایران و تدابیر و راهکارهای آن با حضور حسن رضا صفری، مدیرعامل مؤسسه رده بندی ایرانیان و عبدالله سپاهی، عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت در محل مؤسسه رده بندی ایرانیان و میزبانی گرم آنها پی گرفته شد که در ذیل مشروح آن را با هم مرور می کنیم:

سپاهی:

چرا گردشگری دریایی در کشور صرفه اقتصادی ندارد؟

بحثی که باید دنبال شود این است که چه باید کرد تا سرمایه گذار وارد صنعت گردشگری دریایی شده و باقی بماند؟ البته در کشور تا کنون سرمایه گذاران وارد این حیطه نشدند، اما بعد از چند سال عطای آن را به تقاضی بخشیدند! یعنی این که به بهره برداری نرسیدند. هرچند فاصله ما تا کشتی کروز زیاد به نظر می رسد، اما همین کشتاورهای کوچک تفریحی دریایی در کشور وجود ندارند و اصلاً چرا خطوط دریایی مسافربری در کشور توجیه اقتصادی ندارند؟ چرا در کشور ما ساخت شناور تجاری هم توجیه پذیر است هم از آن استقبال می شود، اما علیرغم وجود وام و تسهیلات بانکی تا ۸۰ درصد قیمت شناور بدون بهره که سازمان بنادر و دریانوردی مدعی آن است، سرمایه گذار اشتیاقی برای حضور در این عرصه نشان نمی دهد؟ شاید در صنعت دیگری به اندازه تسهیلات بانکی گفته شده از محل وجوه اداره شده و یا منابع دیگر، وام داده نشود. آیا واقعاً این وام ها واگذار می شود؟ و اگر این وام ها داده می شود، چرا سرمایه گذار حاضر به حضور در این زمینه و ساخت کشتی تفریحی نمی شود؟ حتی از مسئولان دولتی هم شنیده شده است که در پاسخ به عدم صرفه اقتصادی ساخت کشتی تفریحی گفته اند که بعد از ساخت کشتی آن را به کشورهای همسایه مانند امارات ببرند، تا امکان اقتصادی بودن و بهره برداری آن فراهم گردد، در صورتی که این کشتی از منابع این کشور تولید می شود که این نوع نگاه و سخت جای تأسف دارد.

صفری:

اعتباری برای ساخت شناور تخصصی نمی یابد

زمانی که الزامات غیرشفاف باشد، فضای کاری غیرشفاف می شود. هزینه های بی مورد زیادی پیش می آید که طرحر را از توجیه می اندازد. الزامات غیرشفاف باعث اتلاف وقت، حوصله و سر خوردگی سرمایه گذار می شود.

از طرفی هم، یک سرمایه گذار برای شروع طرح خود مجبور است که از تعداد زیادی از سازمان مسئول مجوز بگیرد و حتی بعضاً مشخص نیست که اصلاً فلسفه آن مجوز چیست و چه مبنای منطقی و قانونی دارد؟ بنابراین، یکی از دلایلی عدم سرمایه گذاری در گردشگری دریایی ایران، شفاف نبودن الزامات فنی، ایمنی و قانونی است. در پاسخ به سؤالی مبنی بر این که چرا همانند شناورهای تجاری بر روی شناورهای تفریحی و گردشگری در کشور سرمایه گذاری نمی شود، باید گفت از قضا سرمایه گذاران از وام بدون بهره سازمان بنادر و دریانوردی استقبال می کنند و این تسهیلات بانکی برای ساخت یک شناور، ارزش افزوده بسیار بالایی محسوب می شود؛ اگر سود وام در بازار آزاد کشور را ۳۰ درصد لحاظ کنیم، وام ۳۰ درصد، یعنی از ابتدا ۳۰ درصد سود برای سرمایه گیر حاصل شده است. حال سؤال بنیادی

در چهارمین نشست تخصصی اقتصاددریا پایه مطرح شد:

بخش سوم

چرا گردشگری دریایی در کشور صرفه اقتصادی ندارد؟

هزینه های جاری بالا، مانع سرمایه گذاری است

نیستند.

در موضوع گردشگری کشور هنوز به آن جایی نرسیده است که استانداردها و الزامات تدوین شده باشد و مشخص شده باشد که یک فعالیت گردشگری در دامنه کدام یکی از استانداردها –بین المللی و یا ملی – قرار می گیرد. بنابراین بومی سازی استانداردها اصطلاح غلطی است که در ایران شکل گرفته است. برای بومی سازی باید مشخص شود که کجا فعالیت ها در شمول استانداردهای بین المللی نیستند و بعد از آن، با توجه به خلاه ها استانداردهای لازم بر پایه و اساس استانداردهای بین المللی تدوین گردد. ولی اگر بخواهیم در متن استاندارد بین المللی دست کاری کرده و تولید استاندارد ملی کنیم، جزء متن آشفته چیزی نخواهیم داشت.

البته نکته قابل ذکر دیگر این است فقط یک مرکز –کمیته گردشگری و خدمات وابسته در سازمان ملی استاندارد – برای تدوین استانداردها گردشگری در کشور وجود ندارد. بخش زیادی از استانداردهای گردشگری دریایی بخش فنی، ایمنی و قانونی شناورها و تأسیسات ساحلی و فراساحلی از طریق سازمان جهانی دریانوردی و در کشور از طریق سازمان بنادر و دریانوردی مدون و ابلاغ می گردد. البته در دنیا نیز بر همین منوال هم IMO و هم ISO وجود دارد.

سؤال:

اما استانداردهای ISO الزام آور نیستند، اما مقررات IMO الزام آورند.

صفری:

البته اگر استانداردهای ISO در کشور ترجمه و مصوب نشوند، استانداردهای الزام آور نیستند، اما الزاماتی که از طریق سازمان جهانی دریانوردی، سازمان بنادر و دریانوردی و مؤسسات رده بندی ابلاغ و اجرا می شوند، قبل از لازم الاجرا شدن، ابلاغ نمی شوند. بنابراین برای تدوین استانداردها و الزامات تقسیم کاری در دنیا وجود دارد. استانداردهای مشاغل و مهارت ها و استانداردهای فنی، ایمنی و قانونی که به عموم مشاغل دریایی مربوط است، به وسیله سازمان جهانی دریانوردی و سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ می شود. براین اساس، یک گروه استاندارد دستوری و یک گروه استاندارد توصیه ای وجود دارد.

سؤال:

امنیت و تجارت بین المللی کشور وابسته است. اگر ارتباطات بین المللی شکل بگیرد و امنیت برقرار باشد، گردشگری دریایی بسا امنیت و سوددهی کافی به جریان می افتد. برای مثال، کشتی که قرار بوده است بین ایران و قطر مسافر جابه جا کند، اگر این اتفاق می افتاد، گردشگری دریایی ایران چند سطح پیشرفت را تجربه می کرد.

بنابراین برقراری امنیت آبراهه ها و دیپلماسی به ویژه دیپلماسی اقتصادی به توسعه گردشگری دریا بسیار می تواند یاری رسان باشد. ولی در حال حاضر، به دلیل مسائل مبتلا به کشور در دو حوزه اشاره شده، گردشگری دریایی ما نیز دچار چالش شده است.

در باره خط مسافربری چابهار به مسقط، با توجه به این که چندین طرح به این منظور به مؤسسه رده بندی ایرانیان ارائه شده است، تمام آن طرح ها به لحاظ اقتصادی توجیه پذیر بوده اند، اما در ادامه عملکرد دولت مردان آن طرح ها را از توجیه می انداخته است. در واقع، سرمایه گذار در این مسیر دچار هزینه های سوء مدیریت ها و عدم قطعیت ها می شود و فعالیت آن ها دچار وقفه می شود و در صورت فقدان چنین سوء

علیرغم آن که ادعا می شود که این حمایت در حال انجام است و قانون و منابع آن نیز موجود است، اما در عمل اعتباری برای این منظور تخصیص داده نشده است.

سپاهی:

هزینه های جاری بالا، مانع سرمایه گذاری است

در بندر شهید کلاتری چابهار، یک پایانه به روز و لوکسی تأسیس شده است و شناور دریایی هم از این پایانه به سمت مسقط ۲ الی ۳ سالی فعالیت کرده است. تعداد مسافر قابل توجهی نیز به دلیل سکونت بخشی از مردم بلوچ در کشور عمان، داشته است. اما مشکل این است با این که زیرساخت توسط دولت ایجاد شده است، اما باز هم بخش خصوصی اشتیاقی برای حضور و سرمایه گذاری در این مسیر بسیار کوتاه نشان نداده و شناوری را برای این مسیر اختصاص نمی دهد. یکی از مسائل و مشکلات عمده آن، مربوط به هزینه ها و به ویژه هزینه سوخت و عدم تخصیص یارانه سوخت است. این مسأله سبب می شود که قیمت تمام شده این سفر بالا می رود و نقطه سر به سر آن تا ۱۱۰ نفر مسافر ممکن نیست. در گذشته، از چابهار به مسقط هفته ای دو پرواز و دو شناور تردد می کردند. اما در حال حاضر،

سؤال: آقای صفری فرمودید که استانداردهای جهانی در حوزه گردشگری وجود دارد و کمیته فنی گردشگری و خدمات وابسته تمام این استانداردها را تعریف کرده است. کمیته متناظر هم در داخل کشور وجود دارد. آیا وجود این کمیته با توجه به استانداردهای تعریف شده بین المللی ضرورت دارد؟

صفری:

روند تدوین استانداردهای بین المللی در ایران و برخی از کشورها به این صورت است که با استانداردهای خود را از ابتدا تعریف می کنند و یا تحت عنوان تدوین تطبیقی استانداردها، استانداردهای بین المللی را در سربرگ خود به عنوان استانداردهای ملی باز تولید کرده و با مسئولیت تام خود اجرا می کنند. عمده استانداردهای جهانی در ایران به ویژه



مهندس صفری

دکتر سپاهی

نقش مؤسسات رده بندی در کشور – ایرانیان و آسیا – در فرآیند این استانداردها چیست؟

صفری: همان نقشی که هر مؤسسه رده بندی در حمل و نقل کالا، نفت و باز نگه داشتن تجارت دریایی کشور دارد و در حوزه خدمات پشتیبانی سکوها و شناورها فراساحلی دارد، در حوزه گردشگری دریایی نیز می تواند داشته باشد. که البته در حال حاضر نقشی ندارد؛ برای این که به جای مجوزهای فنی و ایمنی در حوزه گردشگری، به موافقت اصولی هایی اعتنا می شود که هیچ گونه الزامات مشخصی ندارد. بنابراین اگر علویت گردشگری دریایی و ساحلی را مانند هر فعالیت دریایی و ساحلی دیگری در نظر بگیریم، مؤسسات رده بندی می توانند نقطه کانونی ساماندهی گردشگری دریایی قرار بگیرند.

استانداردهای سازمان جهانی استانداردسازی با مدل تدوین تطبیقی، مدون می گردند. به عبارتی، هیچ تغییری به جز به ترجمه متن اصلی در ایران شکل نمی گیرد.

به عنوان کسی که در زمینه استانداردنویسی و استانداردسازی تجربه دارم، باید تأکید کنم در عرصه جهانی استانداردها به گونه ای تدوین می شوند که به اصل موضوع یعنی الزامات فنی، ایمنی و قانونی بپردازند. چون در این سازمان ها دیدگاه سیاسی و حاشیه ای حاکم نیست.

استانداردهای ملی جایی موضوعیت پیدا می کند که یک شناور، تجهیزات و تأسیساتی از شمول استانداردهای جهانی خارج شده باشند و در کشور مورد نظر در حال فعالیت باشند. برای مثال در ایران، آیین نامه شناورهای غیرکوانتسویی وجود دارد؛ یعنی شناورهای که در آب های ایران تردد دارند، اما در دامنه استانداردهای IMO