سرآمد اقتصاد

شنبه-۳تیر ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۶۶۷

فعالان حوزه دریا درباره خرید کشتی های کهنه روس می گویند؟

بخش اول

خریدشناورهای جدید دریای خزر نیازمند مسیر عقلانی است

سازمان بنادر سن کشتی های دست دوم روس را برای تردد در دریای خزر تضمین می کند؟

گروه اقتصاد دریا - وحیده اسماعیلی - خبر خرید ۳۱ کشتی جدید در راستای افزایش ناوگان تجاری دریای خـــزر از آن رو قابل توجه اســـت که با افزایش ظرفیت حمل کالا در این بخش فرصت های بیشتری برای نقش آفرینی ایران با استفاده از ظرفیت‌های حمل و نقل ترکیبی در مسیر کریدور شـــمال به جنوب فراهم می‌شـــود. اتصال قریب الوقوع خط ریلی بنادر گیلان به کریدور شمال به جنوب در آینده نزدیـــک افزایش ترانزیت کالا از بنادرجنوبی و ارسال آن ها از طریق بنادر شمالی به کشورهای حاشـــیه دریای خزر را به همراه دارد که این مزیت، ظرفیت بنادر شمالی کشور در سال های آتی را به حدود ۵۰ میلیون تن خواهد رساند. درحال حاضر ظرفیت حمل کشـــتیرانی در دریای خزر در بخش فله به ۱۳۰ هزار تن و در بخش کانتینر به ۱۰۰ هزار تی‌ای یو رسیده است.

تاکنون محدودیت‌هـــای تردد، تأمیـــن منابع مالی، کمبود آبخور بنـــادر و اُفت آب دریای خزر، معطلی کشتی‌ها، خدمات گمرکی و نبود تخفیفات بندری از جمله چالش‌های موجود بر سر توسعه حمل بار به کشورهای همســـایه دریای خزر از جمله روسیه بوده که این چالش در کنار کمبـــود ناوگان موجب شـــده عملا ایران در تعیین نرخ خدمـــات حمل و نقل در خطوط دریای خزر دســـت پایین را داشـــته باشد. درعین حال مذاکره، خرید و سفارش ساخت کشتی‌های جدید برای تقویت مسیرهای کریدوری ایران، تازه‌ترین اقدام ســـازمان بنادر و دریانوردی در جهت تقویت حمل بـــار در دریای خزر، فرصت جدیدی برای نقش آفرینی و اثرگذاری ایران در این کریدور و تعیین قیمت‌های حمل ایجاد خواهد کرد. این درحالیست که به عقیده فعالان حمل و نقل بخش خصوصی دریای خزر، کاهش قیمت های حمل و اثر گذاری ایران در تعیین تعرفه‌ها به میزان عرضه و تقاضا و زیر ســـاخت های بندری وابسته است. مهم تر آن که روسیه با فروش کشتی های کهنه به ایران در صدد نوسازی ناوگان و شناورهای کم آبخور برای بنادر خود اســـت و این موضـــوع می‌تواند همچنان تعیین قیمت و نرخ گذاری در خطوط دریایی خزر را در اختیار روسیه باقی نگاه دارد.

فعالان بخش خصوصی دریای خزر در این باره چه می گویند؟ عمر بالای ۲۰ سال نکته قابل توجه در خرید کشتی های روس

علی اکبر غنجی، مدیرعامـــل و رییس هیأت مدیره سابق کشـــتیرانی خزر در گفتگو با مرور ضمن بیان این نکته که کاهش کرایه‌ها به میزان عرضه و تقاضای بازار وابسته است، رقابت کشتی ها برای حمل بار و دریافت سود کمتر را خود به خود در تعدیل قیمت کالا در بازار حمـــل ونقل دریایی موثـــر می‌داند و می‌گوید: نکته قابل توجه در خرید این کشـــتی ها، عمر بالای ۲۰ سال آن هاست.

وی با تاکید به تســـلط روســـیه بر بـــازار و خطوط دریایی، هشـــدار می‌دهد امکان اینکه روسیه برای کشتی‌های با سن بالا ممنوعیت ورود به بنادر تعیین کند وجود دارد.

غنجی در ادامه این بحث می افزاید: سازمان بنادر باید این خطر را در نظر بگیرد. ضمن این که با توجه به این نکته باید بروی قراردادها و دریافت ضمانت باری که در خزر حمل می‌شود احاطه داشته باشند. آیا با پایان جنگ روســـیه با اوکراین هم این کشتی ها از سمت روسیه و قزاقســـتان به بنادر ایران غلات خواهند کرد؟ لذا افزایش تعداد کشتی‌ها صرفا با هدف کاهش تعرفه و کرایه حمل نباشد. حتی مسئولان دقت داشته باشند که به ســـمت خرید کشتی‌های کهنه روس ها نروند و بنادر ما را به استراحتگاه کشتی های کهنه و فرسوده روس ها بدل نکنند.

غنجی تصریـــح می‌کند: حـــال که دوســـتان ما در سازمان بنادر با افتخار از افزایش تعداد کشتی‌ها یاد می‌کنند، آیا در خرید آن ها هر چند که از سوی بخش خصوصی هم بوده باشد ســـن این کشتی ها را برای تردد در دریای خزر تضمین می‌کنند؟ آیا قوانین مارپل و کنوانسیون سولاس و تامین سوخت کم سولفور را در خرید این کشتی‌ها را در نظر گرفتند؟

این فعال دریانوردی کشور با تاکید به اینکه در خرید و افزایش کشتی باید منافع بلند مدت کشور در نظر گرفته شود اضافه می‌کند: ما همیشه با این جهش‌ها و کاهش‌های قیمت دردریای خزر مواجه هستیم . یک مورد آن در سال ۹۴ به دلیل تحریم روسیه و ترکیه بود که شاهد چنین جهشـــی در کرایه حمل دریای خزر بودیم و موجی ایجاد شد که ماندگار نبود.

به نظر می‌رســـد باید مســـیر عقلانی را برای خرید شـــناورهای جدید در دریای خزر طی کنیم و منابع خود را برای خرید کشـــتی‌های جوان‌تر کنار هزینه کنیم.

رییس هیأت مدیره سابق کشتیرانی خزر در ادامه این مبحث با اشـــاره به وجود قانون مقررات صادرات و واردات که به ممانعت از واردات با توان کم در کشور اشـــاره دارد بیان می‌کند: باید بگویم که خرید کشتی های کهنه روس هـــا و انتقال آن ها بـــه دریای خزر خیانتی است که به بیت المال شده است. کما اینکه تا دو سال گذشته انجام این کار خیانت تلقی می‌شد اما الان از آن خدمت یاد می‌کنند.

غنجی در ادامه به مشکلات محیط زیستی و آلایندگی که خرید کشـــتی های کهنه می‌توانـــد برای محیط زیست دریای خزر به همراه داشته باشد اشاره می‌کند و می‌گوید: نکته قابل توجه و بسیار مهی که باید در راستای افزایش ناوگان کشتیرانی دریای خزر به آن توجه کنیم، وجود مشکلات زیست محیطی در برخی بنادر روســـیه از جمله ماریوپول اســـت که با انتقال ناوگان از آنجا ممکن است این معضلات به دریای خزر وارد شود. کاهش قیمت به چه قیمتی؟

دریای خزر، ظرفیت و کشش جایجایی میلیونها بار را دارد اما چون ما با موانع تحریمی مواجه هستیم دلیلی بر این نیست که مشکلات محیط زیست دریا را نادیده بگیریم. این کشتی‌ها فاضلاب انسانی به دریا ریخته و سوخت مصرفی آنها آلاینده است. این موضوعی نیست که به راحتی بتوان از آن عبور کرد.

وی در ادامه با یادآوری ورود انگل توسط کشتی‌ها به دریای خزر که موجب نابودی کیلکا شد تاکید می کند: انتقال بیماری ها و انگلها از سایر مناطق به دریای خزر منجر به نابودی کیلکا و در نهایت نابودی ماهیان استخوانی از جمله سفید در این دریا می‌شود. از این رو به نظر می‌رسد در خرید کشتی‌های جدید و میزان آلایندگی که اینها می‌توانند برای دریای خزر به همراه داشته باشند ورود سازمان محیط زیست الزامی است.

> حال که سازمان بنادر با افتخار از افزایش تعداد کشتی‌ها یاد می‌کنند، آیا در خرید کشتی ها،سن آنها را برای تردد در دریای خزر تضمین می‌کنند؟ آیا قوانین مارپل و کنوانسیون سولاس و تامین سوخت کم سولفور را در خرید این کشتی‌ها را در نظر می گیرند؟

بازتاب

یک پژوهشگر درباره پسروی آب کاسپین می‌گوید

اسکله های مازندران تحت تاثیر خواص هیدرودینامیکی کاسپین قرار می‌گیرند

سرآمد یک پژوهشـــگر گفت: بنادر ما در حوزه اســـتان مازندران که مهم‌ترین آن بندر نوشهر و بندر امیرآباد که اسکله صدرا و اسکله بندر امیرآباد و نیروگاه نکا را داریم تمامی این اســـکله‌ها تحت تاثیر فرآینـــد جابجایی و خواص هیدرودینامیکی دریای کاســـپین قرار می‌گیرند و انباشت مواد رسوبی کارایی آنها را کاهش می‌دهد.به گزارش اقتصادسرآمد، همایون خوشـــروان درباره کاهش سطح تراز آب دریای کاسپین و تاثیر آن بر روی بنادر اصلی شمال کشور به‌ویژه بنادر امیرآباد، نوشهر، فریدونکنار و بابلسر که در حوزه بنادر استان مازندران قرار دارند، در گفت‌وگو با فارس، اظهار کرد: از ســـال ۱۳۷۴ شمسی تاکنون دریای کاسپین بیش از ۱.۵ متر کاهش ســـطح تراز آب داشته و تراز منهای ۲۸ را به‌صورت میانگین طی ســـال‌های گذشـــته تجربه کرده است.وی گفت: حتی در نوسانات فصلی در سال قبل در ماه مشرف به دی ماه تراز منهای ۲۹ را هم در کارنامه نوسانات ســـطح تراز آب دریای کاسپین برای اولین بار مشاهده کردیم.این پژوهشگر اضافه کرد: این میزان کاهش سطح تراز آب کاسپین نشان می‌دهد که دریای کاسپین با سرعت دارد کاهش سطح تراز آب خودش را دنبال می‌کند و این روند تا انتهای قرن حاضر منجر به چالش‌های بزرگی خواهد شد که تبعات منفی آن می‌تواند زیرساخت‌های اجتماعی، اقتصادی، سیاســـی و فرهنگی ما را تحت تاثیر قرار دهد.مدیر ســـابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای کاسپین تصریح کرد: یکی از نکات بسیار مهم نوســـانات سطح تراز آب دریای کاســـپین اثر آن بر روی بنادر اصلی شمال کشور است که این بنادر نقش بسیار مهمی را در جابجایی کالا و تردد دریایی دارند.خوشـــروان ادامه داد: اگر به هر دلیلی حوضچه‌های این بنادر تحت تاثیر کاهش سطح تراز آب دریای کاسپین قرار گیرد ما ظرفیت کاربری ناوبـــری دریایی کاهش پیدا خواهد کرد که این خسارت بسیار ســـنگینی را وارد خواهد کرد.وی بیان کرد: نکته مهم که شاید خیلی‌ها به آن توجه لازم را معطوف نداشتند این است که کاهش سطح تراز آب دریای کاسپین تنها عامل بحث برانگیز برای حوضچه بنادر اصلی شمال کشور نیست، بلکه عوامل ثانویه متاثر از آن بیشتر دارد بنادر را دارد تحت تاثیر قرار می‌دهد.

دریچه

فرمانده نیروی دریایی ارتش

مبارزه با تروریسم دریایی هدف مشترک ایران و پاکستان است

سرآمد فرمانده نیروی دریایـــی ارتش در خصوص اهداف ســـفر به پاکستان گفت: یکی از اهداف این سفر مربوط به حوزه امنیتی به ویژه در بحث تروریسم دریایی بود.به گزارش اقتصادسرآمد، امیر دریادار شهرام ایرانی فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران که به دعوت فرمانده نیروی دریایی پاکستان به این کشور سفر کرده در مصاحبه با شبکه جهانی سحر در اسلام آباد پایتخت این کشور خاطر نشان کرد: ما با کشـــور پاکســـتان پیش از این نیز تعاملات خوبی از قبیل رزمایش‌های دریایی مشترک داشتیم. علاوه بر این ایران و پاکستان عضو اجلاس آیونس هستند. این اجلاس نشســـت فرماندهان نیروی دریایی حاشـــیه‌ی اقیانوس هند اســـت.دریادار ایرانی در خصوص اهداف سفر به پاکستان گفت: یکی از اهداف این سفر مربوط به حوزه امنیتی به ویژه در بحث تروریســـم دریایی بود.وی در ادامه گفت: ایران و پاکســـتان در کمیته‌های سه گانه آیونس فعال هستند. مسئولیت کمیته‌ی امنیت آیونس با جمهوری اسلامی ایران است. نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران این افتخار را دارد که سه دوره رئیس این کمیته بوده است.فرمانده نیروی دریایی ارتش افزود: سال گذشته ما مرکز امنیت دریایی را در چابهار افتتاح و فعال کردیم. به گفته دریادار ایرانی این مرکز در پاکستان نیز فعال شده است.دریادار ایرانی در پاسخ به ســـوال خبرنگار مبنی بر چگونگی افزایش همکاری‌های آموزش دفاعی بین ایران و پاکستان گفت: یکی از برنامه‌های ما در طول این سفر، بازدید از توانمندی نیروی دریایی پاکستان اســـت.وی با بیان اینکه وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح جهوری اسلامی ایران توانسته است ناوشکن تولید کند که این نشان از بلوغ صنایع دفاعی ماست افزود: پاکستان در این زمینه‌ها علاقمند به همکاری بیشتر است و برنامه ریزی بلند مدت در بحث آموزشـــی و همچنین در حوزه صنایع دفاعی از دیگـــر اقدامات ما خواهد بود.فرمانـــده نیروی دریایی ارتش در حوزه رزمایش مشترک دریایی بین ایران و پاکستان گفت: ما یک رزمایش مرکب کمربند امنیت دریایی را داشـــته ایم که تاکنون با حضور کشورهای چین و روسیه و ایران سه دور برگزار شده است.

نگاه

نماینده عالی دولت در گیلان

شناسایی ۳۰۰ نقطه خطر آفرین و ۳۰ طرح سالمسازی دریا

سرآمد نماینده عالی دولت در گیلان از شناسایی ۳۰۰ نقطه خطر آفرین در سواحل گیلان خبر داد و گفت: با بررسی‌های به عمل آمده تاکنون در ۱۰ شهرستان این استان ۳۰۰ نقطه خطرآفرین و شنا ممنوع و همچنین ۳۰ طرح سالمسازی دریا شناسایی شده اســـت.به گزارش اقتصادسرآمد، اسدالله عباسی در جشنواره و مراسم نمادین آغاز فعالیت طرح‌های سالمسازی دریا با بیان اینکه هرساله تعداد قابل توجه‌ای مسافر به سواحل این استان سفر می‌کنند، اظهار کرد: در گیلان سواحل بسیار زیادی با ویژگی‌های قابل توجه وجود دارد که اگر بتوان از این ظرفیت به خوبی بهره‌مند شد بسیار در عرصه‌های مختلف به توسعه اســـتان کمک می‌کند. وی با تاکید بر نقش ســـرمایه‌گذار در توسعه سواحل استان گفت: باید در گیلان برای سرمایه‌گذاران در هر حوزه‌ای فرش قرمز پهن کنیم و سرمایه‌گذاران فعال در حوزه سواحل هم باید از بومیان این استان برای ایجاد اشتغال استفاده کنند. استاندار گیلان با اشاره به وجود ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در این استان افزود: بخشی از سواحل موجود در گیلان در مناطق شهری و بخشی دیگر در مناطق روستایی قرار دارد و به این منظور فرمانداران مکلف به برگزاری جلسات با سرمایه گذاران حوزه سواحل هستند. عباسی با اشاره به اجرایی شدن طرح سالمسازی دریا در این استان بیان کرد: باید فرمانداران مناطق ســـاحلی که سالمسازی شده را برای گردشگران بومی و غیربومی معرفی کنند تا دیگر شـــاهد غرق شـــدن هموطنانمان در سواحل نباشیم. وی از شناســـایی ۳۰۰ نقطه خطر آفرین در ســـواحل گیلان خبر داد و گفت: با بررســـی‌های به عمل آمده تاکنون در ۱۰ شهرستان این استان ۳۰۰ نقطه خطرآفرین و شنا ممنوع و همچنین ۳۰ طرح سالمسازی دریا شناسایی شده است. نماینده عالی دولت در گیلان، مردم این استان را مردمی ولایتمدار و دیندار برشمرد و تصریح کرد: مسافران و گردشگران باید در سواحل استان تمامی شئونات اسلامی و فرهنگی را رعایت کنند و در همین راستا دستوراتی به متولیان امر داده شده است. عباسی با بیان اینکه احداث بازارچه‌های محلی در سواحل گیلان باید مورد توجه فرمانداران قرار گیرد، افزود: در این بازارچه‌ها می توان انواع محصولات کشـــاورزی و صنایع دستی را به نمایش گذاشت و برای بومیان اشتغال ایجاد شـــود، لذا باید مناطقی در ســـواحل استان در این خصوص شناسایی شود.

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش پایانی

راهکارهای نوین جذب گردشگران ورزشی به شهر بندر کنگ

صادق زحمت‌زاد خوری - امروزه صنعت گردشگری (توریسم) در دنیا یکی از منابع مهم درآمد و در عین حال، از عوامل موثر در تبادلات فرهنگی بین کشورهاســـت و به عنوان گســـترده‌ترین صنعت خدماتی جهان حایز جایگاه ویژه‌ای است. از این رو، بسیاری از کشورها در رقابتی نزدیک و فشرده در پی‌افزایش بیش از پیش منافع و عواید خود از این صنعت هستند.

ارائه تسهیلات تشویقی به سرمایه‌گذاران جهت توسعه سرمایه‌گذاری مناطق گردشگری مانند وام و تسهیلات ویژه

حضور مستمر در نمایشگاه‌های داخل و خارج از کشور، ایجاد ســـایت اینترنتی تهیه بروشـــور به زبانهای رایج اروپایی و تبلیغ سایت‌های توریســـتی منطقه از طریق کانال‌های ماهواره‌ای رسمی و قانونی.

تهیه و اجرای کامل طرح جامع گردشـــگری شهر بندر کنگ در کنار تدویـــن برنامه‌های کوتاه مـــدت، میان مدت و دراز مدت برای بهره‌برداری هر چه ســـریعتر از پتانســـیل‌های موجود منطقه نمونه گردشگری شهر بندرکنگ

همکاری و هماهنگی مـــا بین نهادهـــای مرتبط با امر توریسم در شهر بندر کنگ

طرح‌های ایجاد و توســـعه مراکـــز و قطب‌های جدید توریستی در شهر بندر کنگ

کاهش وابســـتگی فصلی جریان‌های گردشـــگری به فصل زمستان و بهار و فراهم کردن امکانات برای فصل تابستان و پاییز

نقش گردشگری فرهنگی و جایگاه آن در اقتصاد کلان کشورها و تمام مناطق گردشگری توسط برنامه‌ریزان در این حوزه مورد توجه قرار گیرد.

ایجاد مراکز ورزش‌های آبـــی با تجهیزات کافی جهت رفاه گردشگرانی که قصد اقامت در مناطق ساحلی دریا با قابلیت‌های ژئوتوریسم و ورزشهای خاص را دارند.

افزایش تنوع در عرضه جاذبه‌ها و امکانات توریســـتی طبیعی و ساحل گردشگری شهر بندر کنگ

لزوم بازنگـــری مجدد ســـازمان میـــراث فرهنگی و گردشگری استان در انتخاب مناطق نمونه گردشگری جهت سرمایه‌گذاری در شرایط فعلی مدیران گردشگری استان منطقی است که بر روی مناطق مستعد برنامه‌ریزی ویژه کنند مانند منطقه نمونه گردشگری شهر بندر کنگ.

به مدیـــران گردشـــگری توصیه می‌شـــود در ارزیابی مناطق نمونه گردشگری از داده‌ها و روش‌های کمی در تصمیم‌گیری‌های خود استفاده کنند.

تبلیغـــات و بازیابی به عنوان دو اهرم موثر در توســـعه گردشگری شهر بندر کنگ در نظر گرفته شود.

خبر

ظرفیت ماهی پرورشی استان بوشهر ۹۰۰ تن افزایش می‌یابد

معاون اقتصادی استاندار بوشهر گفت: با اجرای چهار طرح جدید پرورش ماهی در قفس، ۹۰۰ تن به ظرفیت ماهی پرورشی استان بوشهر افزوده می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد، علی باستین در جمع خبرنگاران اظهار داشت: در بیستمین نشست کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید استان، ۹ طرح در حوزه آبزی‌پروری بررسی شد که تصمیمات خوبی برای توســـعه واحدهای تولیدی شیلاتی اتخاذ شـــد.وی افزود: یک مرکز تکثیر میگو با ظرفیت تولید ۱۰۰ میلیون قطعه لارو میگو مورد بررسی قرار گرفت که پرداخت تســـهیلات و سایر موارد برای توسعه طرح مصوب شد.باستین بیان کرد: این طرح با سرمایه‌گذاری ۴۲ میلیارد تومان شامل ۳۰ میلیارد تومان سرمایه مســـتقیم و ۱۲ میلیارد تومان سرمایه در گردش اجرایی شـــده و ۱۵ شـــغل جدید ایجاد می‌کند.وی به بررســـی طرح‌های پرورش ماهی در قفس پرداخت و ابراز داشت: با اجرای چهار طرح جدید پرورش ماهی در قفس، ۹۰۰ تن به ظرفیت ماهی پرورشی استان افزوده می‌شود.معاون اقتصادی استاندار بوشهر اعلام کرد: ۱۵۰ میلیارد تومان در این چهار طرح ســـرمایه‌گذاری شده که شامل ۶۰ میلیارد تومان ســـرمایه ثابت و ۹۰ میلیارد تومان سرمایه در گردش اســـت.علی باستین تصریح کرد: با راه‌اندازی واحدهـــای جدید پرورش ماهی، ۵۳ شغل جدید ایجاد می‌شود.این مقام مسؤول اضافه کرد: با توجه به نیاز طرح صنعت آبزی‌پروری استان بوشهر به تولید ۱۷ میلیون قطعه بچه ماهی برای افق ۱۴۰۴، در ماه گذشته ۲ طرح تکثیر ماهی با مجموع ظرفیت تولید ۸ میلیون بچه‌ماهی با سرمایه‌گذاری ۱۹۵ میلیارد تومان شامل ۱۳۰ میلیارد تومان سرمایه ثابت و ۶۵ میلیارد تومان سرمایه در گردش اجرایی و عملیاتی شده است.این مقام مذکور گفت: با اجرای این دو طرح نیز، ۳۵ شغل جدید در مناطق ساحلی استان بوشهر ایجاد می‌شود.