

یک کارشناس صنایع دریایی به اقتصادسراسر آمد میگوید:

صنایع دریایی برنامه مدون می خواهد

استراتژی خاصی برای توسعه این صنعت وجود ندارد

گروه صنایع دریایی - صنعت کشتی سازی می تواند ابزاری برای جذب سرمایه های خارجی باشد از این رو،

تأثانی در حفظ انسجام آن، ساز و کار تخصیص درست و بهینه سرمایه را با مشکل روبرو می سازد. در حقیقت، با توسعه و پایداری بازار سرمایه میتوان در تأمین منابع مالی طرحهای سرمایه گذاری و ادامه روند رشد اقتصادی پایدار در این صنعت امیدوار بود. به صورت کلی امکان اجرای این برنامه وجود دارد منتها نقاط ضعف و قوت بسیاری از جمله مشکلات عدیده در خصوص تأمین مالی به چشم می خورد. اگر به برنامهها و سیاستهای صنعتی دولت نگاه شود به خوبی در خواهید یافت که

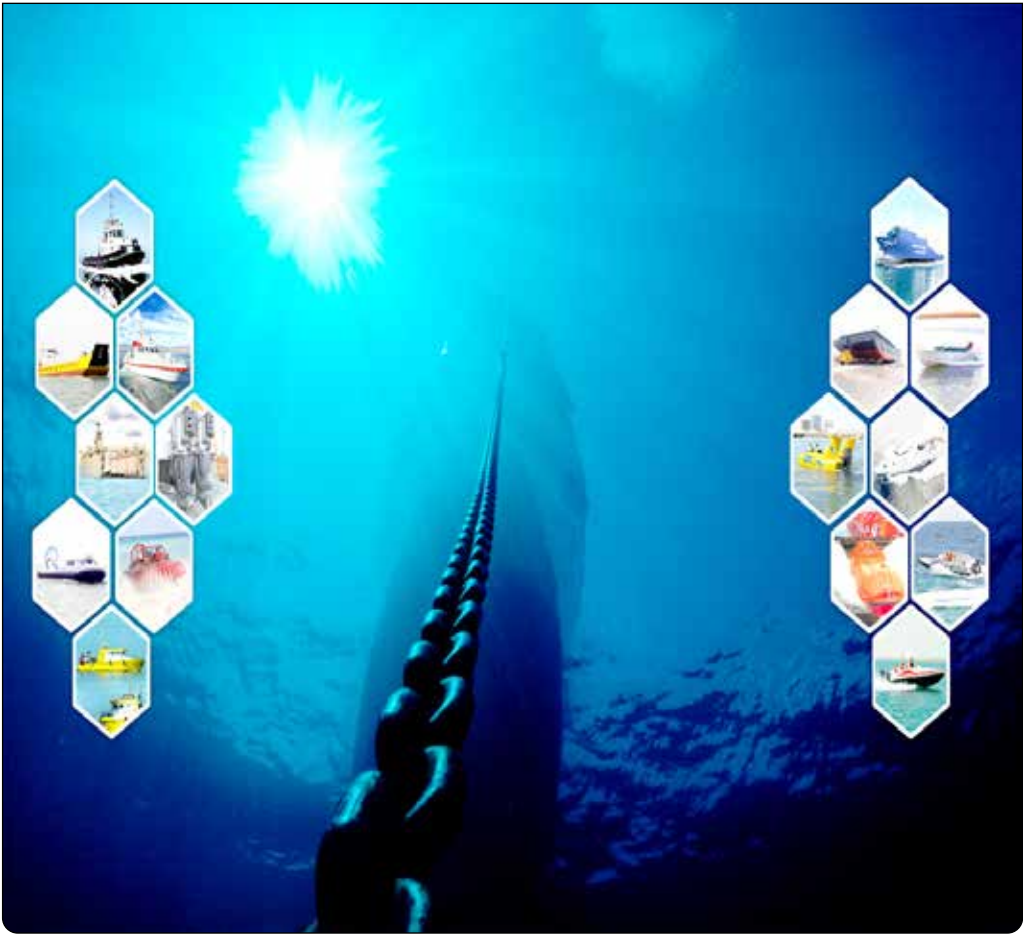
تاکنون توجه شایانی به بخش دریا و صنعت دریایی صورت نگرفته در حالیکه این صنعت ارزان ترین نوع حمل و نقل، به صرفه ترین، پردرآمدترین و با ارزش افزوده ترین بخش لجستیکی اقتصادی است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، باور این است که نقدینگی باید به صنعت دریایی تزریق شود. منظور عدم دانش فنی، نیروی کار متخصص و امکانات ساخت این نوع صنایع نیست بلکه بانک ها بتوانند تسهیلات با سود پایین پرداخت کنند. علی رغم تشکیل صندوق توسعه صنایع دریایی اما این صندوق نمی تواند تأمین بودجه کند و لذا مشکل اصلی شناور سازان نقدینگی است. بانک ها باید بتوانند تسهیلات با سود پایین پرداخت کنند اگر این مشکل بر طرف نشود در صنایع دریایی موفق نخواهیم شد. مطالعات نشان میدهد که کشور ایران با الگوی سپرده گذاری، از ورشکستگی کشتی سازهای کوچک و متوسط جلوگیری کرد و با موجب شد شناورسازهای جدیدی شکل گرفتند.

به رغم تمامی تلاشها هنوز مشکلات زیادی به ویژه با وضع تحریمهای آمریکا بر صنعت دریایی، هزینه های زیادی بر این صنعت تحمیل شد و دولت هم نتوانست کمک چندانی به این بخش داشته باشد. بر این اساس، این صنعت با کمبود نقدینگی مواجه شد. از این رو، با توجه به نقشی که صنایع دریایی

در بهبود ساختار اقتصادی، سیاسی و فرهنگی دارد، این صنعت می تواند در تأمین منابع مالی نقشی مهمی داشته باشد. به همین دلیل در حوزه اقتصاد نیز نگاه مسئولان به حوزه دریا باید راهبردی باشد.

صنایع دریایی و ضرورت برخورداری از برنامه مدون

چاووشی با بیان اینکه برنامههای که وزارت صنعت، معدن و تجارت در خصوص ساخت کشتی تدوین کرده به صورت جامع و کامل



هنوز در اختیار این صاحبان صنایع قرار نگرفته و گفت: صنایع دریایی به عنوان صنعت مادر، محرکه و موتور دیگر صنایع از اهمیت ویژه ای برخوردار است که متأسفانه استراتژی خاصی برای توسعه این صنعت وجود ندارد. او اظهار کرد: نبود شناخت پتانسیل ها، بخشی نگری و زارتخانه ها، موانع بانکی و گمرکی، عدم هماهنگی لازم متولیان صنایع دریایی در دادن سفارش عامل بازدارنده برای رشد صنایع دریایی هستند. با توجه به نوار ساحلی کشور در شمال و جنوب و اینکه مقوله دریا در اقتصاد ملی از اهمیت خاصی برخوردار است، توجه بیشتر به پتانسیل صنایع دریایی در ابعاد مختلف اهمیت این حوزه را گوشزد می کند.

مسئله مالی بر تولید ناخالص داخلی کشورها اثر گذار بوده و تأثیر منفی آن را بر حمل و نقل و به ویژه حمل و نقل دریایی شاهد هستیم و برخی بخش های این حوزه آسیب جدی دیده اند هر چند به تدریج شاهد بهبود وضعیت به دلیل افزایش نرخ های حمل کانتینر و نه افزایش

چشمگیر تقاضا برای حمل کانتینر هستیم. طی سال های گذشته به دلیل زمایر بودن ساخت پروژه های دریایی و حجم بالای نقدینگی، منابع مالی اندکی به سوی این صنعت روانه شد و این مسائل در قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و نیز صندوق توسعه صنایع دریایی دیده شده اما هنوز منابع مالی مورد نیاز تأمین نشده است که لازم است دولت منابع ترجیحی مانند وجوه اداره شده برای این صنعت اختصاص دهد. مسئله کمبود نقدینگی و فقدان حمایت مالی نظام بانکی از صنعت و فشارهای ناشی از جریمه های سنگین، امکان پویایی صنعت در جهت هماهنگ کردن خود با تحولات اقتصادی ازجمله هماهنگی با اهداف جراحی اقتصادی را از صنعت گرفته است. سیاست های آزادسازی نرخ ارز و فشارهای مضاعف مالیاتی در حقیقت نیاز صنایع دریایی و بازار به نقدینگی فعال در بخش مولد را چند برابر ساخته است بنابر این مسئله اصلی و عاجل صنعت و معدن کشور، مسئله تأمین نقدینگی بخش این صنعت است.

مدیرکل دفتر بررسی ومقابله با آلودگی های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست ورودفاضلاب انسانی به دریای خزر وخلیج فارس

مدیرکل دفتر بررسی و مقابله با آلودگی های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: در خزر و خلیج فارس ورود فاضلاب انسانی را داریم که باید سیستم جمع آوری پساب و فاضلاب و تصفیه آنها در شهرهای ساحلی راه اندازی شود تا دیگر تخلیه صورت نگیرد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، امید صدیقی در رابطه با ورود پساب ها به دریای خزر و خلیج فارس اظهار کرد: متأسفانه ورود پساب ها را در دریای خزر و خلیج فارس هم از جانب کشورهای همسایه و هم از طریق کشور خودمان داریم و ادامه این روند می تواند فاجعه آفرین باشد. در خزر با ۴ کشور دیگر و در جنوب با ۷ کشور اشتراک داریم که همه آنها هم مشکل ورود پساب و تخلیه آلودگی مانند فاضلاب شهری، فاضلاب صنعتی و... را دارند. وی ادامه داد: در خزر کنوانسیون تهران را داریم که کش وقوس زیاد داشته است اما به هر صورت با این کشورها کار را پیش می بریم. مدیریت آلودگی های دریای خزر و رفع چالش ها و مشکلات آن تنها با همکاری همه کشورها میسر است و به تنهایی نمی توان کاری از پیش برد. در دریای خزر ما ورود فاضلاب انسانی شهرهای حاشیه دریا را داریم که باید سیستم جمع آوری پساب و فاضلاب و تصفیه آنها در این شهرها راه اندازی شود تا دیگر تخلیه صورت نگیرد و با حداقل، میزان آن به حد مجاز برسد. مدیرکل دفتر بررسی و مقابله با آلودگی های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: متأسفانه تجربه نشان داده است که در دو سه دهه اخیر ما شبکه های جمع آوری و تصفیه فاضلاب را بسیار کند جلو بردیم و اکنون اکثر شهرهای ساحلی ما در جنوب و شمال کشور تصفیه خانه ندارند و با ناقص است، در نتیجه بخشی از این فاضلاب وارد دریاها می شود. کاری که در دولت جدید شروع شده این است که هر طور شده و به صورت فوری شبکه های تصفیه فاضلاب شهری ساخته شود. صدیقی بیان کرد: در سال ۱۳۸۸ با پیگیری هایی که در سازمان انجام دادیم مصوبه ای را از دولت گرفتیم که طبق آن دولت موظف می شد طی یک برنامه ۳ ساله سیستم جمع آوری و تصفیه شهرهای ساحل بالای ۵۰۰ هزار نفر را تکمیل و راه اندازی کند. پس از تصویب این مصوبه پیگیر اجرای آن از وزارت نیرو شدیم اما به ما گفته شد که به دلیل کمبود بودجه سالانه امکان انجام آن در کوتاه مدت میسر نیست.

معاون محیط زیست دریایی وتالاب های سازمان حفاظت محیط زیست اختصاص ۵میلیارد تومان جهت پاکسازی تالاب انزلی از گونه مهاجم سنبل آبی

معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست از اختصاص پنج میلیارد تومان اعتبار جهت پاکسازی تالاب انزلی از گونه مهاجم سنبل آبی خبر داد و گفت: تخصیص اعتبار جهت حذف فیزیکی این گونه مهاجم همچنان ادامه خواهد داشت. به گزارش اقتصادسراسر آمد، مجتبی الوجودی با تأکید بر ضرورت تداوم پاکسازی تالاب بین المللی انزلی از گونه مهاجم سنبل آبی، به مانا اظهار داشت: یکی از مهمترین اقدامات در دستور کار سازمان حفاظت محیط زیست، عملیات حذف گونه های مهاجم در تالاب بین المللی انزلی است. معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست، تصریح کرد: به منظور حذف فیزیکی این گونه مهاجم، پنج میلیارد تومان به این پروژه تخصیص یافته است. وی همچنین ادامه داد: با تخصیص این میزان اعتبار، ۳۵ تن سنبل آبی از سطح تالاب بین المللی انزلی جمع آوری شد. به گفته وی، با این اقدام مهم وضعیت بحرانی پیش آمده برای تالاب بین المللی انزلی ناشی از وجود سنبل های آبی تا حدود زیادی بهبود یافته است. این مقام مسئول در سازمان محیط زیست با اشاره به اینکه گیاه مهاجم سنبل آبی با رنگی بنفش چند سالی است که در تالاب انزلی رخنه کرده و به دلیل اینکه ساقه های این گیاه میزان زیادی از آب تالاب را در خود حفظ می کند باعث کاهش سطح آب در نتیجه کاهش اکسیژن آب تالاب شده است. وی تصریح کرد: قسمت اعظمی از پاک سازی گیاه مهاجم سنبل آبی از رودخانه های مختلف ورودی به تالاب انزلی و بخش های درگیر با این گیاه توسط بسیج سازندگی سپاه در حال انجام است و تا جمع آوری کامل، این عملیات ادامه خواهد یافت. ذوالجودی با تأکید بر اینکه هم اکنون سرعت تکثیر سنبل آبی در تالاب بین المللی انزلی به شدت افزایش یافته است، بیان داشت: در همین راستا حذف این گونه مهاجم به عنوان یک پروژه اورژانسی معاونت محیط زیست دریایی در دست انجام است. وی با بیان اینکه برخی از گونه های دریایی غیربومی هستند، اما مهاجم نیستند به صورتی که با گونه های بومی منطقه سازگاری دارند، اذعان داشت: خطرناک ترین گونه گیاهی غیربومی سنبل آبی است که هم اکنون شاهد زیست آن در تالاب بین المللی هستیم.

تاکید سازمان منطقه آزاد کیش: تقویم گردشگری کیش نیازمند ارزش آفرینی است

سرپرست معاونت گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش با تأکید بر ضرورت برنامه ریزی هدفمند برای توسعه گردشگری، گفت: تقویم گردشگری کیش نیازمند زنجیره ارزش آفرینی است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، «مهدی ادیبان» طی نشستی با اصحاب رسانه با موضوع ششمین المپیاد ورزشی کانون های وکلای دادگستری کشور، اظهار کرد: رویدادهای مختلف در کیش باید در قالب زنجیره ارزش آفرینی تعریف شود تا در نهایت تأثیر مثبت بر تراز اقتصادی و معیشت مردم داشته باشد. وی ادامه داد: تکمیل زنجیره ارزش آفرینی در تقویم گردشگری کیش منجر به توسعه پایدار این جزیره زیبای مرجانی خواهد شد. سرپرست معاونت گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش با بیان اینکه نیازمند ایده های نوین برای توسعه گردشگری هستیم، اضافه کرد: به عنوان نهاد حاکمیتی تمامی تلاش خود را برای ایجاد زیرساخت های لازم توسعه گردشگری در جزیره به کار خواهیم گرفت. وی به برگزاری ششمین المپیاد ورزشی کانون های وکلای دادگستری کشور در کیش اشاره کرد و افزود: برای تثبیت این رویداد ورزشی در تقویم گردشگری کیش آمادگی داریم. «ادیبان» با اشاره به حضور یک هفته ای ۸۰۰ ورزشکار در قالب المپیاد ورزشی کانون های وکلای دادگستری در کیش، بیان کرد: با لحاظ تعداد نفرات عوامل پشتیبانی، خانواده های ورزشکاران و علاقه مندان به این حوزه، میزان چندین هزار گردشگر در قالب این رویداد ورزشی در جزیره زیبای کیش خواهیم بود. وی ادامه داد: برنامه ریزی لازم برای هدایت حاضرین در این رویداد ورزشی به سوی مراکز گردشگری و تفریحی کیش انجام شده است. سرپرست معاونت گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش در ادامه با اشاره به میزبانی از مسابقات انتخابی تیم ملی غواصی در تابستان سال جاری، گفت: تفریحات و ورزش های دریایی در کیش بخشی از اقتصاد دریا محور است که در قالب تکمیل زنجیره گردشگری، حمایت های لازم برای تقویت رشته های ورزشی مرتبط انجام می شود. وی با قدردانی از رویکرد مدیرعامل جدید سازمان منطقه آزاد کیش در توسعه گردشگری ورزشی، اظهار کرد: تحقق این امر نیازمند یک همکاری و هم افزایی است که خوشبختانه امروز در کیش شاهد آن هستیم. «ادیبان» همچنین از اقدامات معاون سابق گردشگری منطقه آزاد کیش در تلاش برای برنامه ریزی و توسعه صنعت گردشگری قدردانی کرد.

یکشنبه-۱۱ آتیر ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۷۳

اقتصاد دریا

توزیت دریا

بخش دوم

سیری در تحولات حمل ونقل دریایی

دکتر بهروز امرایی - چگونه می توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی سازی و صنایع وابسته به آن ها از وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول گرا و آینده نگر بوده و قادر به طراحی و ترسیم افق های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و با شرکت های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟

دیروز، امروز، فردای حمل ونقل دریایی

دکتر بهروز امرایی - این فصل که در شماره روز گذشته روزنامه دریایی اقتصادسراسر منتشر شد، عنوان و محتوای خود را از برنامه رادیو فرهنگ در تابستان ۱۳۸۴ برگرفته است. این برنامه عبارت بود از گفتگمانی نیم ساعته در ساعت ۱۵:۰۰ روزهای دوشنبه هر هفته تحت عنوان دیروز، امروز، فردای حمل و نقل دریایی.

در آن سه ماه تابستان مؤلف کتاب و مجری برنامه رادیویی فرهنگ و تهیه کنندگان برنامه مروری تاریخی و جغرافیائی مآبانه در سیر تحول حمل و نقل دریایی نمودند و وقتی تدوین این کتاب به پایان رسید با خود اندیشیدیم اگر آن مجموعه از روی نوارهای رادیو فرهنگ را پیاپی و مکتوب نماییم شاید دیپاچه مناسبی برای کتاب از آب درآید. سعی شده است این پیاده سازی و مکتوب نمودن نوارها همانگونه که اتفاق افتاده است انجام شود به همین خاطر است که خواننده شاید احسان کند بعضی مواقع در بررسی های تاریخی و توضیح وقایع از شاخه ای به شاخه ای دیگر پریده ایم. شاید دلیلش این باشد که ماهیت بحث و گفتگوهای رادیویی و پرسش و پاسخها روند برنامه را به سوی دیگری می برد. ولی به هر حال حقایق و گفته های فراوانی در کل مصاحبه وجود دارد که امیدوارم در راستای عنوان کتاب و فصول آینده باشد. لطفاً درباره تاریخچه صنعت حمل و نقل برای ما توضیح دهند و بگویند که این صنعت از کجا شروع شده است و به طور کلی این حرکت و تحول از کجا نشئت می گیرد؟

هنگامی که ما به تاریخچه حمل و نقل دریائی مراجعه می کنیم، متوجه می شویم که در کتاب های تاریخ و جغرافیا در مورد اینکه اولین بار دقیقاً چه کسانی حمل و نقل دریائی را از کجا شروع کرده اند، هیچ گونه اظهار نظری نداریم. صرف نظر از دریانوردی حضرت نوح (ع) که به فرمان خداوند فرزندان و قویش کشتی ساختند و از هر موجودی زوجی را سوار کردند و ناخدای آن کشتی نیز خداوند باری تعالی بود، تنها آثار باقیمانده کشف شده مدون در تاریخ، مطالبی است مربوط به اقوام و بومیانی در گینه نو، در نزدیکی استرالیا که تقریباً چهل هزار سال پیش از میلاد از تنگه تورس عبور کردند و به سرزمین فعلی استرالیا وارد شدند، و چیزی دیگر از تاریخچه مدون وجود ندارد.

حال دلایل مختلفی وجود دارد، ولی می شود ادعا کرد که تاریخچه حمل و نقل دریایی بسیار قدیمی تر از این تاریخ است و حتی براساس دلایل و شواهد و آثار بجای مانده می توان ادعا کرد که این تاریخ به قدمت پیدایش انسان بر روی زمین است؛ یعنی از زمان هایی که انسان ها در سرزمین های مختلف به صورت های گوناگون پراکنده شدند.

انسان های اولیه به دلایل زیادی به دنبال رفع احتیاجات خود بودند و ایجاد جزایر و جدا شدن قطعاتی از سرزمین ها به علت تغییرات جغرافیایی و طبیعی و به زیر آب رفتن یا از زیر آب در آمدن برخی از جزایر، زمین لرزه ها، آتشفشان ها، همه و همه باعث شدند که آنان خود را از سایر همنوعان خود جدا ببینند و رفع احتیاجاتش را در سرزمین های جدا شده دیگر بویجود. طبیعتاً برای رفع احتیاجات انسان های نخستین، راه های زمینی هم وجود داشته است، اما چرا انسان به این فکر افتاد که در دریا و راه های دریائی برای تردد خود استفاده کند؟

ظهور انسان ها و تمدن اگر در جزایری هم اتفاق افتاده باشد، قطعاً در سرزمین های دوری بوده است و البته در این سرزمین ها منابع غذایی نیز محدود بوده است و این محدودیت می تواند از عمده دلایل و عواملی باشد که انسان را مجبور کرده است از ذهنیت و خلاقیت خود استفاده کند و راه های آبی را برگزیند و این ناشی از برتری انسان از سایر موجودات خداوند است، چرا که از تمام امکانات فکری خود برای بهره برداری مناسب و بهینه از منابع محیطی خود و حتی از محیط های دور دست نیز استفاده کند. زمین جایی است که به آن فکر می کنیم و به آن تعلق داریم و در آن احساس آرامش و آسایش می کنیم و از منابع غنی آن استفاده می کنیم، اما همین زمین هم روزی برای انسان ها کوچک و تنگ و فقیرتر می شود، زیرا منابع آن مصرف می شود و البته ما در زمانه ی بحث می کنیم که انسان های نخستین در زمانی که تنها بوده اند نمی توانستند مانند امروز و با کمک امکانات امروزی احتیاجات خود را رفع کنند و البته امروز نیز در مناطقی مانند ژاپن می بینیم که زمین منابع غنی ندارد و تمام منابع انرژی و مصرفی و حتی مواد غذایی از سایر سرزمین ها می آید.