



چهارشنبه-۱۸مرداد۱۴۰۲-سال هفتم-شماره۱۷۰۵

## اقتصاد دریا

توزانیت دریا

بخش دوازدهم

تحول در صنعت حمل و نقل کانتینری و کشتی‌های کانتینربر

**دکتر بهروز امراپی**– باید بخاطر داشت که به دلیل عبور تقریبا کلیه تجارت و حمل و نقل بین‌المللی کالا و بنادر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بنادر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن بصورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفائی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می گردد.

هم اکنون در کشورهای توسعه یافته این واقعیت پذیرفته شده است که حمل محمولات به شکل استاندارد شده از نظر اقتصادی مقرون به صرفه بوده و بدیهی است امتیازات و منافع حاصله از این روش در صورت حمل یکسره حاصل می شود. در حمل یکسره شرکت حمل کننده محموله را از فرشنده کالا در کارخانه با انبار تحویل می گیرد و در مقصد به گیرنده کالا (Door to Door)) یکی از امتیازات کانتینر در این است که می توان آن را با هر یک از وسائط نقلیه اهم از کشتی، کامیون یا راه آهن به سهولت حمل نمود. این روش حمل و نقل کانتینر Intermolal (بین وجهی) و Multimolal (چندوجهی) نامیده می شود. در حال حاضر به طریقه سنتی محمولات به گران دست به دست می شوند و در هر یک از این مراحل تاخیرات و معطلی نیز اجتناب ناپذیر می بود. محموله را رسیدن به صاحب کالا باید از مجاری و مسیرهای ذیل عبور نماید:

۱. بازرگان با فرسشنده کالا ۲. فوروار ۳. شرکت بسته بندی کننده کالا ۴. کامیون یا واگن راه آهن ۵. معلمات بندری ۶. کارگران اسکله ۷.تشریفات گمرکی ۸. استونдор (شرکت تخلیه و بارگیری کننده) ۹. شرکت کشتیرانی –محموله پس از رسیدن به مقصد نیز تقریبا همین مراحل را طی می کند. هر مرحله شامل مخارج خاص خود می باشد و در هر مرحله استاد حمل برای آن قسمت از راهی که باید می شود تهیه می گردد. در حمل یکسره با کانتینر بیشترین این مراحل حذف می گردد و استاد نیز می توانند تقلیل یافته و مختصر گردند. در روش عمل یکسره استفاده از کانتینر به مقدار زیادی ضرورت استفاده از نیروی انسانی تقلیل یافته و احتیاج به تجهیزات مکانیکی افزایش می یابد. احتمال سرقت محمولات کاهش یافته و بر کارایی بنادرافزوده می شود. طی دهه ۲۰۰۰ توان عملیات کانتینری بنادر جهان دارای رشد متوسط سالانه ای به میزان ۸/۷درصد بوده است. توسعه حمل و نقل کانتینری در منطقه آسیا و اقیانوسیه با نرخ رشد معادل ۸/۸۰درصد بسیار سریع تر بوده است. در حال حاضر تقریبا نیمی از ترافیک کانتینرهای جهان در بنادر درون منطقه ESCAP که ایران هم در این منطقه قرار دارد صورت می پذیرد. میزان اشتیاقی و تمایل بنادر و شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کالا برای کانتینری شدن محموله‌ها در حدود ۶۵ درصد تخمین زده می شود که نشان دهنده پتانسیل قابل توجه رشد کانتینری شدن در جهان و منطقه ESCAP است. هم اکنون اکثر مبادلات تجاری آسیایی توسط کشتی‌های با ظرفیت ۰۰۰\_۶۰۰ TEU صورت می گیرد. تا سال ۲۰۰۸ کشتی‌هایی با ظرفیت ۷۰۰۰ TEU در مسیرهای آسیایی انجام شده است. حتی برخی از شرکت‌های کشتیرانی ایجاد و گسترش کشتی‌های بزرگتر با ظرفیت ۴۰۰۰ TEU و بیشتر را مد نظر دارند. شرکت کشتیرانی MAERSK نمونه یکی از این شرکت‌های کشتیرانی توسعه گرا و پیشتاز تغییر می باشد که اولین فروند کشتی کانتینر بر خود به نام EMMAMAERSK را با ۱۴۰۰۰ TEU در مسیر آسیا – اروپا و آمریکا در سال ۲۰۰۶ به کار گرفته و مشخصات این کانتینر بر کوه پیکر عبارتست از: طول ۲۹۷ متر، عرض ۶۳ متر، ظرفیت بارگیری ۱۳۳۰۰ تن و حداکثر سرعت ۳۱٫۴گره دریایی است بطوری که فاصله شانگ‌های در چین تا کالیفرنیا یای آمریکا را ۴ روزه طی نموده و همزمان ۱۱ جرتقلیل دروازه‌های ریلی ساحلی می نوسند. عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر (بارگنج) را انجام دهند. این کشتی و سایر کشتی‌های مشابه به علت ابعاد غیر متعارف خود قادر به عبور از آبراه سونز و پاناما نمی باشد. کشتی EMMAMAERSK به عنوان بزرگترین کشتی کانتینری دنیا به استانداردهای جدید ایمنی و زیست محیطی مجهز است. به عنوان مثال رنگ بدنه این کشتی از جنس سیلیکون است که برای محیط زیست نیز بی خطر بوده و از سوی دیگر نیز با کاهش میزان مقاومت آب در برابر کشتی باعث کاهش میزان مصرف سوخت کشتی می باشد میزان ۱۲۰۰ تن در سال می شود این شرکت کشتیرانی برای حفظ موقعیت پیشتازی خود اخیرا ساخت ۲۰ فروند کشتی ۱۸۰۰۰ TEU کانتینسری (بارگنج) را برای تحویل بین سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۵ سفارش است. چنین افزایشی در اندازه کشتی‌ها به مفهوم تمرکز بیشتر بر کانون بندرها است که در آن بزرگترین کشتی ها تنها در بنادر محدود و بسیار کارایی پهلو می گیرند که در شاهراه‌های اصلی، با سایر بنادر از طریق یک شبکه کشتی‌های واسطه‌ای گسترش یافته دارای ارتباط است. از این طریق کریرها بهره‌برداری از ظرفیت کشتی را به حداکثر رسانیده و زمان ترانزیت بندری را کاهش می دهند.



دریا نگذرانده و هیچ تجربه ای از دریا ندارد. کنار ساحل قدم زدن، تا در دل دریا رفتن و حال و هوای دریا را تجربه کردن، با هم کاملاً متفاوت هستند. تا زمانی که پاروی خاک است، تجربه دریا محال است. از پیشکسوئی شنیده شد که فلان دانشجو بعد از سال‌ها تحصیل و سپس سال‌ها کار در ساحل، راهش به دریا افتاد. دریا زدگی با او چنان کرد که از همان روز، مهندسی دریایی اش را کنار گذاشت و از حوزه دریا خارج شد. گاهی تو جیه می‌شود که مثلاً یک مهندس دریایی، معمولاً در خشکی کار می‌کند و مثلاً طراحی کشتی و ساخت کشتی در ساحل است و نیازی به تجربه دریایی ندارد! این تو جیه آیا با عقل سلیم جور در می‌آید، به هر روی، به نظر می‌رسد که آموزش دریایی یک کار فکری و عملی توانمان است و این زمانی حاصل می‌شود که دانشجو در واقعیت دریا قرار بگیرد. این در حالی است که اغلب آموزشگاه‌ها و دانشکده‌های دریایی ما در دل خشکی خاک می‌خورد و هزاران فرسخ از دریا فاصله دارد.

##### کمبودنیروی انسانی

بر اساس آن چه فعالان و مسئولان دریایی گفته و می‌گویند، بین ۴ تا ۲۰ هزار نفر نیروی انسانی کم داریم. آمار ارقام عجیبی که پاک امید را از میان بر می‌دارد؛ زیرا تأمین این همه نیروی انسانی مورد نیاز کار یک سال و دو سال نیست و حداقل به ۱۵ سال کار مداوم و پر حرج نیاز دارد. چنین کمبودی حاصل بی توجهی دولت‌های گذشته بوده است و دولت کنونی هم بعد از ۲ سال از حضورش، تصمیمی در این باره نگرفته است! با این روند آیا تو جیه به دریا معنا پیدا می‌کند؟

##### چه باید کرد؟

با روند کنونی هیچ کاری نمی‌توان کرد و بی تعارف باید ناامید باشیم. از یک سو روند کند ما و از دیگر سو روند شتابنده و سریع رفقای منطقه‌ای و جهانی فرصتی برای ما باقی نخواهد گذاشت. این است که در قدم اول از حیث ساختار، سازمان و راهبرد باید تغییر دیدگاه داد. باید یک کار بزرگ و اساسی و انقلابی انجام شود. برای مثال، تکلیف این همه سازمان و ارگان و نهاد که مانند جزایر پراکنده ایجاد شده است را باید روشن کرد. قوی و محکم و سریع. شاید ایده تشکیل وزارت دریا و دریانوردی بتواند این گفته را تصویر کند. مجموعه‌های پراکنده‌ای که گاه در مقابل هم قرار می‌گیرند. سرمایه‌های کلانی که بین انبوهی سازمان و ارگان تکه پاره و ریز ریز می‌شود و ارزش ماهوی خود را از دست می‌دهد. انبوهی کارکنان و کارمندانی که هزینه‌ها را به اوج رسانده‌اند. تعدد ساختارهای موازی که تصمیم‌گیری را دچار بحران کرده‌اند، همه این‌ها یک باره باید حل و فصل شود. گذران وقت و وقت‌کشی چاره کار نیست. اقدام جهادی و انقلابی لازم است تا توجه به دریا معنا پیدا کند.

بخش دوم

## دلایل بی توجهی به اقتصاد دریا در بررسی اقتصاد سرآمد توجّه به اقتصاد دریانیا ز مندا اقدامی بزرگ، اساسی و انقلابی باروند کنونی هیچ کاری نمی‌توان کرد

بخش دوم

«کامپیوتر برای آن‌ها تصمیم گرفته است» که مهندسی دریایی شوند و گر نه خود هیچ اطلاع مناسبی از دریا نداشتند. این اطلاعات از کجا باید به نوجوانان و جوانان ما برسد؟ آیا رسانه ملی و مطبوعات نقش آفرین نیستند؟ نقص دو سویه است. از یک سو روابط عمومی‌های بخش دریایی ضعیف عمل می‌کنند و این ضعف به رسانه‌ها می‌رسد و از سوی دیگر رسانه‌ها خیلی پیکیر ماجراهای دریایی نیستند. صدا و سیما برنامه‌های مناسبی و گاه و گداری بخش می‌کند و مطبوعات نیز گاهی به مصاحبه‌ای دفاعی و اتفاقی بسنده می‌کند و خبرگزاری‌ها هم مباحث مربوط به دریا را در بخش‌های جزئی و زیر مجموعه مباحث دیگر –سمانند شهر سازی– قرار داده‌اند. همه این‌ها یک نتیجه مشخص در پی دارد: «بی توجهی به دریا»

##### تبلیغ غیرواقعی

برخی دستگاه‌های دولتی از آن طرف بوم افتاده‌اند. اقدام به تبلیغات غیرواقعی و اغراقی می‌کنند. مانند کلبی که در باره توسعه مکران پخش شد و در آن ایران را چهارمین قدرت دریایی جهان نامیده است؛ در حالی که چنین نیست و این اغراقی خنک و غیرقابل باور است.

##### قدرت دریایی فقط در ناو و موشک خلاصه نمی‌شود

البته، هیچ‌کس نباید و نمی‌تواند رشد و توسعه دریایی ایران –از همه جهات– را منکر شود. مخصوصاً در حوزه نیروی دریایی ایران امروز با ایران دیروز اصلا و اساساً قابل مقایسه نیست. گذشت آن زمانی که انگلیسی‌ها بایندرهارا یکشوند و کشتی‌های ما را همگی نابود کنند؛ اکنون قدرت ما چنان است که هیچ کشوری نمی‌تواند ما را از پیش بازنده بداند. در این شکی نیست؛ امسا در این که ما چهارمین قدرت دریایی جهان باشیم، تردید فراوان است و این تبلیغ جز سوء تبلیغ چیزی نیست؛ زیرا قدرت دریایی فقط در ناو و موشک خلاصه نمی‌شود. مجموع فعالیت‌های مرتبط با دریا می‌تواند قدرت دریایی یک کشور را مشخص کند. از نظامی گرفته تا اقتصادی و فرهنگی و سیاسی. برآند این مجموعه در کشور ما قابل قبول نیست و به درستی «هونز به دریا توجه کافی نشده است» در مباحث متعدد که وارد می‌شود و بررسی می‌کند از کشتی سازی، کشتی رانی، لجستیک، دانش آموزی، تولید دانش، تأمین تجهیزات، وضعیت تعمیرات و... ما از بسیاری از کشورهای عقب مانده‌ایم و باید جریان مافات کنیم. تبلیغ‌های غیرراستین و اغراق آمیز ما را از دیدن واقعیات‌ها کور می‌کند و مانع تلاش هر چه بیشتر ما می‌شوند.

##### آموزش‌های دریایی

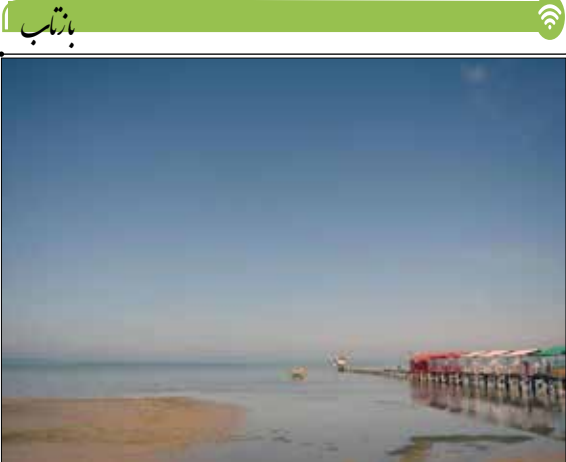
آموزش‌های دریایی ما که اغلب تئوری و نظری هستند، ضعف دیگری است که نتیجه آن می‌شود بی توجهی به دریا. در دانشکده‌ها اغلب ذهن دانشجویان آموزش داده می‌شود و دست آن‌ها از تجربه عملی خالی است. ذهنی مملو از تئوری‌ها و فرمول‌ها و حفظیات در حالی که در عمل، دانشجو یک روز را در



وزارت میراث فرهنگی و گردشگری اعلام کرد

### تصویب طرح توسعه گردشگری آبدان – خرمشهر با محوریت تور بسم دریایی

مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از تصویب طرح ویژه توسعه گردشگری آبدان– خرمشهر با محوریت توسعه گردشگری آبی – ساحلی خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد تجری به مانا اظهار داشت: استان خوزستان به دلیل برخورداری از سواحل خلیج فارس و نیز رودخانه‌های متعدد یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های کشور در زمینه گردشگری آبی محسوب می‌شود که به همین دلیل همواره نیازمند توسعه و ایجاد زیرساخت‌های لازم در این زمینه است.مدیرکل سرمایه گذاری، زیرساخت‌ها و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از تصویب طرح ویژه توسعه گردشگری آبدان– خرمشهر با محوریت توسعه گردشگری آبی – ساحلی خبر داد. به گفته وی، طرح ویژه توسعه گردشگری آبدان –خرمشهر شامل توسعه گردشگری آبی – ساحلی، توسعه گردشگری روستایی – کشاورزی، توسعه گردشگری دفاع مقدس، توسعه زیرساخت‌ها، تسهیلات و خدمات، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و توسعه گردشگری سلامت است.وی با اشاره به اینکه تحقق این امر نیازمند کمک‌های مالی دولت به صورت بلاعوض و تسهیلات بانکی است، اذعان داشت: هماهنگی بین دستگاهی و ارائه مشوق‌های خاص از جمله معافیت‌های تغییر کاربری اراضی، معافیت‌های واردات تأسیسات گردشگری و شناورها و کشتی‌ها و ... همچنین اعطای سوخت پارانه‌ای به شناورها و کشتی‌های تفریحی و مسافری دارای مجوز از وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از جمله این تسهیلات است.این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی همچنین به ارائه تسهیلات ارزان قیمت اشتغالزایی با رویکرد مناطق محروم و کمتر توسعه یافته، در اولویت قرار دادن یارانه‌های تسهیلات و هم‌کاری دستگاه‌های اجرایی برای تأمین بخشی از زیرساخت‌ها مانند راه و انشعابات و برق و ... در راستای اجرایی شدن طرح ویژه توسعه گردشگری آبدان– خرمشهر خبر داد.تجری یادآور شد: همچنین به منظور اجرای طرح ویژه توسعه گردشگری آبدان – خرمشهر، فرصت‌ها و ظرفیت‌های سرمایه گذاری در این دو شهرستان ساحلی فراهم شده است.



رئیس اداره ایمنی بنادر و دریانوردی گیلان تشریح کرد:

### علت کاهش تراز دریای خزر و اثرات آن بر تجارت دریایی کشور

رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان با اشاره به تأمین آب دریای خزر توسط یک سری رودخانه‌های ورودی به این حوضه آبریز، گفت: ۸۵درصد آب دریای خزر از رودخانه ولگای روسیه تأمین می‌شود و لذا اگر دبی آب ورودی به خزر از طریق ولگا کاهش پیدا کند، بیشترین تأثیر را در حجم و تراز دریای خزر خواهد گذاشت.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی منتصر کوهساری، با بیان اینکه هر گونه تغییر در تراز آب دریای خزر بر کلیه ذی نفعان دریا و خط ساحلی اثر گذار است، اظهار کرد: موضوع کاهش تراز آب دریای خزر به عوامل مختلفی از جمله گرمایش زمین، کاهش دبی رودخانه‌های ورودی به واسطه سدسازی یا احداث سازه، عدم رعایت حق آب و... برمی گردد.وی با تأکید بر لزوم شفاف سازی تبعات منفی کاهش تراز آب دریای خزر در بخش‌های مختلف به ویژه حمل و نقل دریایی، اضافه کرد: اگر روند کاهش حجم و تراز آب دریا ادامه پیدا کند، علاوه بر چالش‌های محیط زیستی، مسائل و مشکلات حوزه حمل و نقل دریایی نیز کشورهای حاشیه خزر را به چالش خواهد کشید.رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان با بیان اینکه در یک دهه اخیر شاهد کاهش ۱۸۰ سانتیمتری تراز آب دریای خزر هستیم، تصریح کرد: این کاهش حجم و تراز آب دریا ریشه‌های مختلفی دارد که یکی از مهم‌ترین آنها عدم تأمین حق آب خزر است.این کارشناس ارشد مهندسی دریا، با اشاره به تأمین آب دریای خزر توسط یک سری از رودخانه‌های ورودی به این حوضه آبریز، گفت: ۸۵درصد آب دریای خزر از رودخانه ولگای روسیه تأمین می‌شود و لذا اگر دبی آب ورودی به خزر از طریق ولگا کاهش پیدا کند، بیشترین تأثیر را در حجم و تراز دریای خزر خواهد گذاشت.وی کاهش تراز آب دریای خزر در ۱۰ سال اخیر را غیر عادی دانست و یادآور شد: در تاریخچه دریای خزر افزایش و کاهش سینوسی حجم و تراز آب دیده می‌شود و شاهد پیش روی و پس روی آب و تغییر شکل سواحل در برهه‌های زمانی مختلف هستیم، اما آن چیزی که امروز جای نگرانی دارد، غیرعادی شدن نرخ رشد تغییراتی نزولی تراز آب دریاست؛ به گونه‌ای که در دهه اخیر با کاهش ۱۸۰ سانتی تراز آب مواجه بودیم که ۶۰ سانت آن فقط در دو سال اخیر رخ داده است.نصر کوهساری، با بیان اینکه تداوم فرایند کاهش حجم و تراز آب دریا حفظ ایمنی آب راه‌های شمالی توسط حاکمیت دریایی کشور (سازمان بنادر و دریانوری) را با چالش مواجه می‌کند.