

ساخت و تحویل ۲ فروند شناور کنترل

و بازرسی به بنادر بوشهر

سرپرست اداره کل تأمین و مهندسی تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی از ساخت و تحویل ۲ فروند شناور کنترل و بازرسی از کشتی‌های نفتی جهت بهره برداری در استان بوشهر، خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد جعفری آرائی با اعلام این خبر، اظهار داشت: با توجه به اتمام ساخت ۲ فروند شناور کنترل و بازرسی کشتی های نفتی بنام پایش ۱ و ۲، انجام فرآیند تحویل شناورها در مردادماه ۱۴۰۲ جهت بهره برداری در بنادر خارک و شهید طاهری استان بوشهر، مدنظر قرار گرفت.

به گفته وی، به منظور ارتقاء توان عملیاتی شناورهاى خدماتی بنادر کشور با استفاده از دانش بومی و ظرفیت شرکت های کشتی سازی داخلی، طی قراردادی به مبلغ ۴ میلیون و ۴۰۰ هزار یورو مراحل طراحی و ساخت ۲ فروند شناور کنترل و بازرسی از کشتی های نفتی به نام های پایش ۱ و ۲ انجام و پس از آزمون های حوضچه بندر و دریا (HAT و SAT) در ۳۰ تیرماه سال جاری جهت بهره برداری در بنادر خارک و شهید طاهری، تحویل اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر شد.

سرپرست اداره کل تأمین و مهندسی تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی در مورد مشخصات فنی این ۲ فروند شناور، توضیح داد: این ۲ فروند شناور دارای قدرت موتور ۱۸۰۰ اسب بخار، طول ۱۸ متر، آبخور ۹۵۰ متر حداکثر سرعت ۲۵ گره دریایی، سرعت عملیاتی ۲۲ گره دریایی، ظرفیت ۱۱ نفر شامل ۳ خدمه و ۸ مهمان و ماند گاری در دریا به مدت ۲ روز هستند.

پویش مردمی در حمایت از ممنوعیت صید صنعتی ترال

پویش مردمی در خوزستان در حمایت از ممنوعیت صید صنعتی ترال در خلیج فارس و دریای عمان راه اندازی شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، در این پویش مردمی از آحاد دوست‌داران محیط زیست و دریا خواسته شد برای رفع نگرانی صیادان جنوب، تأمین پایدار معیشت ساکنان مناطق ساحلی و زنده ماندن خلیج فارس و دریای عمان، با صید صنعتی ترال مخالفت خود را اعلام کنند. در این پویش مردمی اعلام شده صید صنعتی ترال، محیط زیست دریایی را نابود و حیات آبیان را با مخاطرات جدی روبه‌رو خواهد کرد.هفته گذشته سازمان حفاظت محیط زیست کشور مخالفت خود را با صید صنعتی ترال در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان اعلام کرد. سازمان حفاظت محیط زیست گفته است صید صنعتی ترال، نابودی قطعی ذخایر آبیان دریایی را به دنبال خواهد داشت از این رو اجازه نخواهد تحت هیچ شرایطی صید صنعتی ترال در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان عملیاتی شود. ذخایر آبیان دریایی خلیج فارس به علت فشار بیش از حد به آبیان، سنگینی ناوگان صید و صیادی در معرض مخاطرات جدی قرار دارد. معیشت بیش از ۵۰ هزار خانوار ساکن در مناطق ساحلی خوزستان از طریق صید و صیادی تأمین می‌شود.

صادرات بیش از ۴ میلیون تن کالا از بنادر غرب هرمزگان

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان گفت: طی دو سال گذشته بیش از چهار میلیون تن انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی از بنادر غرب هرمزگان صادر شده است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سالاری در جمع خبرنگاران، تصریح کرد: طی دو سال گذشته بیش از چهار میلیون تن انواع کالاهای نفتی و غیر نفتی از بنادر غرب هرمزگان صادر شده که ۸۳ درصد افزایش داشته است.

وی به جهش ۶۰ درصدی در حوزه ترانزیت اشباره و اظهار کرد: از هفته دولت سال گذشته تاکنون بیش از ۴۰۰ هزار تن انواع کالا ترانزیت شده که در این بخش نیز شاهد افزایش عملکرد و تسهیل تجارت دریایی در بنادر غرب هستیم.مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان ادامه داد: بنادر غرب استان به طور خاص در ترانزیت خودرو نیز با کسب رتبه نخست در بین تمام بنادر کشور با ثبت حد نصاب ترانزیت بیش از ۱۶۰ هزار دستگاه خودرو افزایش ۶۰ درصدی را نسبت به سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ رقم زده است.سالاری بیان کرد: در حوزه صادرات محصولات کشاورزی به وسیله کانتینرهای یخچالی نیز جهش ۵۰۰ درصدی داشته‌ایم.وی از دیگر اقدامات حوزه بنادر و دریانوردی غرب استان در دولت سیزدهم به کسب رتبه نخست در شاخص رفت و آمد شناورها و رتبه نخست در جابجایی مسافر بین‌المللی اشاره کرد.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان گفت: ثبت شاخص‌های عملکردی در حوزه تخلیه و بارگیری انواع کالا در بنادر غرب، بیانگر اهتمام دولت سیزدهم در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی برای عمل به منویات مقام معظم رهبری در توسعه اقتصاد دریا محور است.



گروه مهندسی دریا – امید اسماعیلی –

مصبوه کمیسوین تلفیق مجلس شورای اسلامی مبنی بر «آزادسازی واردات کشتی‌های تفریحی»؛

بین فعالان حوزه دریا و علاقه‌مندان به گردش‌گری دریایی از یک سو و علاقه‌مندان به توسعه کلان دریایی از دیگر سو، مناقشهای به وجود آمده است. «انجمن مهندسی دریایی ایران» اولین واکنش خود را به این موضوع نشان داد و طی نامه‌ای به مجلس شورای اسلامی – با رو‌نوشت به دفتر رهبری نظام و ریاست جمهوری – ضمن اعتراض جدی به این مصوبه، حساسیت‌ها را بالا برد. روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، در نوشتاری تحت عنوان «مصوبه‌های توسعه‌آفرین مجلس برای اقتصاد دریاپایه» و نیز «چراغ سبز به واردات کشتی‌های تفریحی – مصوبه کارساز کمیسوین تلفیق مجلس برای گردش‌گری دریایی» به این مهم توجه و اطلاع رسانی کرد. به دنبال این فعالیت‌ها، جمعی از کشتی‌سازان با روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد به گفت‌وگو نشستند و ماحصل این مصاحبه‌ها نشان می‌دهد که واردات کشتی‌های تفریحی، ممکن است به نفع گردش‌گری دریایی باشد؛ اما به ضرر صنایع کشتی‌سازی داخلی است. گروه مهندسی دریایی روزنامه اقتصاد سرآمد در این رابطه به شور نشست و با بررسی مجموع اطلاعات جمع‌آوری شده به این نتیجه رسید که کمیسوین تلفیق مجلس باید در مصوبه خود تجدید نظر کند و یا این که دولت باید به نحوی آیین‌نامه آن را بنویسید که هیچ زبانی به کشتی‌سازی داخلی وارد نشود. دلایل به شرح زیر است:

اول: قادر به ساخت کشتی تفریحی هستیم

بررسی‌های بیشتر روزنامه اقتصاد سرآمد از شرکت‌های سازنده کشتی به روشنی ثابت کرد که «توان داخلی برای ساخت اکثر قاطب و شناورهای تفریحی» وجود دارد. مصوبه مجلس زمانی معنادارده که ما قادر به ساخت هیچ‌گونه کشتی تفریحی نباشیم. ما در روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد ابتدا بر این باور بودیم که قادر به ساخت کشتی‌های تفریحی نیستیم؛ در حالی که به آن نیاز داریم تا وضعیت اسفبار گردش‌گری دریایی را سامان دهیم. به همین دلیل، در نگاه اول انجمن مهندسی دریایی ایران را نگاهی صنفی برآورد کردیم که



باتوجه به اظهارات سازندگان کشتی، اکنون این نگاه را اصلاح می‌کنیم.

دوم: گردش‌گری دریایی ایران

قبول داریم که گردش‌گری دریایی ایران به معنای واقعی حضور و بروز خارجی ندارد. در جایی گفته و نوشته‌ایم که «گردش‌گری دریایی ایران هنوز متولد نشده است». این سخن به غایت راست و درست است و مانه تنها گردش‌گری دریایی نداریم که از بابت آن، عایدی داشته باشیم، بلکه وضعیت اسفبار به نحوی است که سالانه میلیارد‌ها دلار برای گردشگری دریایی از کشور خارج می‌کنیم و به جیب امارات و ترکیه و... می‌ریزیم. بنابراین، این اصل که باید در گردش‌گری دریایی «ایران» تحول بزرگ ایجاد شود، را تایید می‌کنیم؛ اما چگونگی انجام آن را اکنون مورد سؤال قرار می‌دهیم. گردش‌گری دریایی به چه قیمت و به چه روشی باید متحول شود؟ اگر در این میان، مصوبه‌ای مانند واردات کشتی‌های تفریحی راه‌کار توسعه بخش گردش‌گری است، تخریب صنایع کشتی‌سازی داخلی و یا عدم حمایت از آن‌ها به چه معناست؟ به نظر می‌رسد در سطح وسیع قادر به ساخت انواع کشتی‌های تفریحی نیستیم. با اطلاعاتی که کشتی‌سازان به ما رساندند، مشخص شد که «برای توسعه گردش‌گری دریایی، نیازی به واردات همه کشتی‌های تفریحی نیست» بلکه کافی است که دولت و دیگر سرمایه‌گذاران، به کار خاتجات کشتی‌ساز داخلی سفارش ساخت برخی از این کشتی‌ها را بدهند.

سفارش ساخت کشتی‌های تفریحی

این که چرا شرکت‌های کشتی‌ساز ما در سطح وسیع و شمارگان بالا، کشتی، شناور یا قایق تفریحی در ابعاد مختلف نمی‌سازند، یک دلیل بزرگ دارد: ساخت این نوع کشتی‌ها نیازمند ثبت سفارش است. با توجه به قیمت بالا و هزینه زیاد این کشتی‌ها، شرکت کشتی‌ساز داخلی قادر نیست که قبل از ثبت سفارش مشتری، اقدام به ساخت کند. در چنین حالتی، کافی است که حمایت دولتی وارد میدان شود و به هر کشتی‌ساز سفارش حداقل یک فروند کشتی تفریحی بدهد. اگر کشتی‌ساز داخلی پس زد و در ساخت سفارش ناتوان بود، آن وقت واردات را مجاز بداند.

نظر به مصاحبه‌های تخصصی اقتصادسراسرآمد با کشتی‌سازان ایرانی:

کمیسیون تلفیق تجدید نظر کند

ایران قادر به ساخت کشتی‌های تفریحی است

معادل همان هزینه‌های وارداتی است و در بلندمدت، از یک سو موجب کاهش هزینه‌های کشتی‌سازی، افزایش کیفیت و توان رقابتی و نیز جذب ارز و سرمایه با جذب سفارش از مشتری خارجی خواهد بود.

توسعه آرام و یک‌نواخت

توسعه گردشگری دریایی ایران به یکباره و با ورود انبوه کشتی‌های تفریحی ایجاد نمی‌شود. فرهنگ دریایی و دریاگردی جا نیفتاده است. گردشگری ساحلی و حداکثر تردد بین جزایر، جایگزین مفهوم کلی و عالی گردش‌گری دریایی به معنای واقعی آن نشده است. حرکت با کشتی و رفتن به دل دریا و گذران شب و روز در دریا، معنای گردش‌گری دریایی است که با گردش‌گری ساحلی و تفریحاتی مانند آن چه که انجمن در نامه‌اش آورده (شنا و اسکی و...) جزء کوچکی از گردش‌گری دریایی است و نظر کمیسوین ممکن است گردش دریایی به معنای فاصله گرفتن از ساحل باشد. هر چه در ساحل و تردد بین جزایر مورد نیاز باشد، به وسیله کشتی‌سازهای داخلی قابل ساخت است و کافی است که سرمایه‌گذار بخش دولتی و خصوصی، ثبت سفارش کنند تا کشتی‌ساز شروع به ساخت کند و به مرور گردش‌گری دریایی ایران رونق گیرد. توسعه یک باره و شتابنده این صنعت با توجه به نبود زیرساخت‌های فرهنگی آن، غیرممکن است.

دولت نقش اصلاحی دارد

و سخن پایانی در این نوشتار این است که قانون را دولت اجرا می‌کند. این دولت است که باید آیین‌نامه دقیق برای اجرای این واردات تدوین کند؛ بدیهی است مشخصات فنی کشتی‌های وارداتی را طوری تنظیم می‌کند که نمونه آن در کشور نباشد و در کشور قادر به ساخت آن نباشیم. البته امیدواریم که مجلس با مشاوره با خبرگان فن که کشتی‌سازان در راس آن‌ها هستند، در مصوبه مهم خود بازنگری کند. شاید هم این مصوبه کارساز نباشد؛ بلکه برای صنایع کشتی‌سازی ایران خطرناک باشد و اگر چنین نشد و مرغ مجلس یک پا دادست، بهتر است دولت را مشورت دهیم که این‌نامه اجرایی آن، معین کشتی‌سازی ایران باشد نه مخرب. روزنامه اقتصاد سرآمد به زودی اقدام به انتشار مصاحبه با کشتی‌سازان خواهد کرد و از اهالی فن که قادر به تحلیل دقیق از وضعیت کمی و کیفی کشتی‌سازی ایران- به خصوص در ساخت کشتی‌های تفریحی- هستند را به هم‌اندیشی و مصاحبه دعوت می‌کنیم.

واردات کشتی‌های کروز

به گفته سازندگان کشتی در کشور، ما در ایران قادر به ساخت انواع کشتی‌های تفریحی در ابعاد مختلف هستیم؛ اما اگر منظور کمیسوین مجلس از واردات کشتی‌های تفریحی، فقط کشتی‌های کروز و بسیار بزرگ باشد، موجه است؛ زیرا ساخت این نوع کشتی کروز در همه شرکت‌های ایران قابل ساخت نیست و تعداد سازندگان آن قدر زیاد نیست که تمام تقاضا را جواب بدهد. پس می‌توان مصوبه کمیسوین مجلس را با تبصره‌ای تصحیح کرد:واردات فقط شامل کشتی‌های بزرگ کروز است. به عبارت دیگر، واردات هر نوع کشتی تفریحی که در ایران قابل ساخت باشد، ممنوع است. مشخصات فنی کشتی‌های قابل ورود، به طور دقیق اعلام می‌شود.

ابهام در نامه انجمن مهندسی دریایی ایران

نامه انجمن، به طور شفاف نگاشته نشده است و همین امر موجب ایجاد سوءبرداشت از آن شد. در ابتدا به نظر می‌رسد که انجمن با اصل توسعه گردش‌گری مخالفت می‌کند و چنین بیان می‌کند که اساسا گردش‌گری در ایران وجود ندارد و باید که سهم گردش‌گری دریایی کمتر از یک درصد است و نیز مخارج اصلی گردشگری را مربوط می‌داند به اقامت‌گاه‌های ساحلی؛ این در حالی است که منظور نظر ما از گردش‌گری دریایی، زندگی و تفریح در دریاست؛ نه آن چه که در ساحل و جزایر می‌گذرد. این دو دیدگاه متفاوت است و باعث برداشت‌های متفاوت می‌شود. شاید بهتر بود که انجمن از ابتدا به «توان ساخت کشتی‌های تفریحی در ایران» اشاره و تاکید می‌کرد و پای توسعه گردشگری را به میان باز نمی‌کرد. قدر مسلم، هر دو مهم هستند؛ هم توسعه گردشگری و هم توسعه کشتی‌سازی ایران و این دو نباید در تقابل با هم انگاشته شوند.

گران بودن ساخت کشتی در داخل صحیح نیست

بر اساس آن چه که خبرگان فن به روزنامه اقتصاد سرآمد گفتند، کشتی‌سازی در ایران نسبت به آن چه که وارد شده است، تنها گران تمام نمی‌شود؛ بلکه صرفه اقتصادی بیشتر دارد. مصاحبه‌شوندگان در این مورد، کشتی‌های واردشده اخیر از مالزی را مثال زدند که به طور کامل نیاز به بازسازی دارند و به طور کلی از رده خارج محسوب می‌شوند؛ این در حالی است که معادل آن کشتی‌ها در ایران قابل ساخت است و هزینه صرف شده برای این ساخت‌ها هم در کوتاه مدت

مدیر کل شیلات هرمزگان خبر داد:

شتاب‌دهی احداث مراکز بازسازی ذخائر آبیان در هرمزگان



مدیر کل شیلات هرمزگان گفت: امروز مدیریت مشارکی در حفظ و بازسازی ذخائر در دنیا به‌ویژه کشورهای مانند ژاپن و چین بدون مشارکت صیادان امکان‌پذیر نبوده و صیادان و بهره برداران دریا در کنار دولت نسبت به بازسازی و حفظ ذخائر مشارکت و همکاری دارند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود بارانی به اهمیت و جایگاه بازسازی ذخایر برای بقا و حفظ ذخایر آبیان به ویژه در راستای پایداری صید و صیادی و افزایش نسل آینده اشاره کرد و گفت: در زمینه بازسازی ذخایر آبیان خوشبختانه در استان هرمزگان در طی چند سال اخیر و با توجه به تأکیدات دولت مردمی با حمایت استانداری هرمزگان و سازمان شیلات ایران اقدامات خوبی انجام شده است. مسعود بارانی تنظیم برنامه عملیاتی برای بازسازی ذخایر، برگزاری نشست‌های هم‌اندیشی و مشورتی و... را از فرآیندهای مهم برای اجرای برنامه عملیاتی بازسازی ذخایر خواند. مدیر کل شیلات هرمزگان بیان این که با راه‌اندازی این مراکز و ایجاد زیستگاه‌های مصنوعی، بهسازی منابع آبیان و حفاظت از خورهای منتهی به دریا وضعیت ذخائر گونه‌هایی دریایی نیز بهبود می‌یابد، تصریح کرد: تا قبل از این در استان تنها یک مرکز بازسازی ذخایر آبیان وجود داشت که در کلاهی در شهرستان میناب واقع شده است و نخستین پایلوت تکثیر میگو کشور نیز بوده است. بارانی خاطر نشان کرد: شتاب‌دهی به احداث سه مرکز بازسازی ذخایر آبیان از مصوبات سفر رئیس‌جمهور با تأکیدات و پیگیری استانداری هرمزگان و سازمان شیلات ایران در دستور کار شیلات استان قرار دارد. در ادامه مدیر کل دفتر بازسازی ذخائر ژنتیکی سازمان شیلات ایران با بیان این که اجرای برنامه‌های حفاظتی و بازسازی ذخایر زمینه‌ساز بهره‌برداری پایدار و مسئولانه که تضمین‌کننده اشتغال پایدار برای جامعه صیادی استان هرمزگان است، افزود: با توجه به اهمیت بازسازی ذخایر آبیان و نقش آن در تأمین اشتغال پایدار صیادان، این محور در اولویت‌های اصلی برنامه‌های سازمان شیلات ایران و اداره کل شیلات هرمزگان است. ناصر کریمی راد تصریح کرد: امروز مدیریت مشارکی در حفظ و بازسازی ذخائر در دنیا به‌ویژه کشورهایی مانند ژاپن و چین بدون مشارکت صیادان امکان‌پذیر نبوده و صیادان و بهره برداران دریا در کنار دولت نسبت به بازسازی و حفظ ذخائر مشارکت و همکاری دارند، از طرفی منابع آبیان دریا جزئی از ثروت ملی و اقال بوده که نیاز به حفاظت و بازسازی دارد و تحقق این مهم نیز علاوه بر حمایت دولت نیازمند مشارکت سرمایه‌گذاران حوزه دریایی است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی مازندران

افزایش ۱۰۰ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بنادر نوشهر و فریدونکنار

مدیر کل بنادر و دریانوردی مازندران از افزایش ۱۰۰ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بنادر نوشهر و فریدونکنار در سال جاری خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سعید کاجوری در گفت و گو با خبرنگاران افزود: تخلیه و بارگیری کالا در بنادر نوشهر و فریدونکنار از ابتدای امسال با پایان مراد در مقایسه با مدت مشابه پارسال ۱۰۰ درصدافزایش داشت. وی اظهار داشت: در بخش ورود کشتی‌های تجاری به بنادر نوشهر و فریدونکنار نیز عملکرد اداره کل در این پنج‌ماه از افزایش ۹۰ درصدی برخوردار بوده است. کاجوری با بیان اینکه بنادر نوشهر و فریدونکنار از تجهیزات و امکانات مناسبی برای تخلیه و بارگیری انواع کالا برخوردارند، گفت: تجار و بازرگانان

و دیگر فعالان حوزه صادرات و واردات می‌توانند با استفاده از ظرفیت‌های موجود در این بنادر و بهره‌گیری از مزایا و ویژگی‌های منحصر به فرد صنعت حمل و نقل دریایی، موجبات رشد و شکوفایی اقتصادی منطقه و کشور را فراهم کنند. محصولات کشاورزی، مواد معدنی، مواد غذایی و لوازم خانگی از مهم‌ترین کالاهای صادراتی به کشورهای همسایه و غلات، کاغذ و مقوا، چوب و تخته از عمده‌ترین کالاهای وارداتی به این بنادر در این مدت بوده است. به گزارش ایران‌دا در زمان حاضر اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران به مرکزیت نوشهر با دارا بودن ۲ بندر تجاری (نوشهر – فریدونکنار) علاوه بر فعالیت در زمینه تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری و نفتی، مسئولیت حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی از راسر غربی ترین خطه مازندران تا ساری در زمینه حفاظت و ایمنی دریانوردی، جستجو و نجات دریایی، برقراری ارتباطات دریایی، حفظ محیط زیست و مقابله با آلودگی دریا، ایمنی آبراه دریایی، رعایت و اعمال کنوانسیون‌های بین‌المللی در مدیریت امور بندری و دریایی، برگزاری آزمون‌های تخصصی، صدور گواهینامه‌های شایستگی برای خدمه شناورهای تجاری و صیادی و شناسنامه‌های دریانوردی، ثبت و بازرسی کلیه شناورها و صدور گواهینامه‌های مربوطه و کنترل و بازرسی فنی و ایمنی کشتی‌ها و شناورها بر عهده دارد.