

در نگاه کشتی سازان

صنعت کشتی سازی کشور مورد بررسی قرار گرفت و در این فرصت، گفت و گو با سه تن از اهالی صنعت کشتی سازی تنی سازی بوت و جواد عباسی، قائم مقام شر کت کشتی سازی شهید محلاتی پی گرفته شده است که نظرات آنان



ظهور مصوبه کمیسیون تلفیق مجلس روز باشد، می تواند قابل درک و قبول و قبول نیست. بهتر است در این باره و روشن چه نوع کشتی تفریحی است رود.

اقتصاد سرآمد: در این مصوبه گردشگری دریایی منظور است و گردشگری ساحلی و نزدیک به ساحل مورد توجه نیست. فریدون عبدالله پوری: پس اگر صرفاً کشتی تفریحی بزرگ مانند کروز منظور باشد، قابل درک و پذیرش است؛ زیرا ساخت کشتی های کروز در کلاس جهانی به دلیل نیاز به سرمایه گذاری سنگین، شاید امکان ساخت آن در شرایط فعلی در ایران نباشد. البته این نوع کشتی ها به دلیل گران بودن خدماتی که ارائه می دهند، در بازار ایران مشتری نخواهند داشت و فقط

قشر کوچکی از جامعه می توانند هزینه سفر با آن ها را داشته باشند؛ بنابراین به طور منطقی در عمل بی فایده خواهند بود و کمکی به توسعه گردشگری دریایی ایران نخواهند کرد.

اقتصاد سرآمد: انجمن مهندسی دریایی ایران در نامه ای نسبت به این مصوبه اعتراض شدید کرده است و رونوشت آن را به مسئولان عالی کشور ارسال کرده است. در جریان هستید؟ فریدون عبدالله پوری: نه در جریان نبودم.

اقتصاد سرآمد: بنا بر گفته های شما می توان این گونه نتیجه گرفت که شما با مصوبه موافقت به شرطی که شامل شناورهای تفریحی که قابلیت ساخت آن ها در کشور وجود دارد، نشود.

فریدون عبدالله پوری: دقیقاً همین طور است.

قائم مقام شرکت کشتی سازی شهید محلاتی:

توانایی طراحی و ساخت هر نوع شناور در کشور وجود دارد



ما به نماینده مردم پوشهر در مجلس شورای اسلامی هم پیشنهاد دادیم که این پیگیر حذف این مصوبه شود. چون توانمندی طراحی و ساخت شناورهای تفریحی در کشور وجود دارد. ما کاملاً با این مصوبه مخالفیم.

اقتصاد سرآمد: بحث اصلی بر روی گردشگری دریایی است که تقریباً در ایران وجود ندارد و کشتی های تفریحی کروز که برای گردشگری دریایی مورد نیاز است، در اختیار مردم نیست و گفته می شود ما قادر به ساخت آن نیستیم و تکنولوژی ساخت آن در اختیار چند کشور

دنیاست. براین اساس، باز هم شما مخالف چنین مصوبه ای هستید؟ جواد عباسی: ما توانایی طراحی و ساخت هر نوع شناوری را در کشور داریم. کسانی که چنین مصوباتی را مطرح می کنند با اطلاع ندارند و با اهداف دیگری دارند. ما شناورهای پیچیده تری مانند شناور آلومینومی ۶۷ متری کاتاماران را با سرعت ۳۰ کره دریایی ساختیم، بنابراین هیچ گونه مشکلی برای طراحی و ساخت شناورهای دیگر، قوی تر و بزرگ تر در کشور وجود ندارد، چون تخصص، فن و توان آن وجود دارد و ثابت کرده ایم که می توانیم بسازیم. با قوت می گویم که در هر مقیاسی توانمندی تولید شناور در کشور وجود دارد.

اقتصاد سرآمد: شما به یک نکته جالب توجه اشاره کردید که شاید قانون گذاران ما از این توانمندی ما مطلع نباشند و اطلاعات شان از بنیه و ظرفیت وجودی کشتی سازی در ایران کافی نیست. به نظر شما به عنوان یک فعال در امر کشتی سازی، چرا مسئولان و مردم ما از این قابلیت کشتی سازان اطلاع ندارند و دلیل این بی اطلاعی چیست؟

جواد عباسی: روی فرهنگ سازی دریایی در کشور اقدام خاصی صورت نکرفته است. حتی در مدارس استان پوشهر که یک استان دریایی است، چیزی درخصوص کشتی سازی و صنایع دریایی گفته نمی شود و در رسانه ملی هم در خصوص کشتی سازی و توانمندی های کشور، برنامه ای ساخته نمی شود و تبلیغاتی که توان، اراده و سازه های ما را به نمایش بگذارد، انجام نشده است. از طرف دیگر، مسئولان کشور هم هیچ کدام، دریایی نیستند. حتی نمایندگان استان های ساحلی در مجلس شورای اسلامی هم هیچ کدام دریایی نیستند. دریایی بودن به معنای تجربه مستقیم از دریا و تشخیص و مشاوره تخصصی در این حوزه است تا منجر به مصوبه های دقیق، کارساز و مفید باشد.

همچنین، باید توجه داشت که از یک سو، نوسازی ناوگان دریایی در دستور کار وزارت صمت قرار دارد و از سوی دیگر، واردات کشتی های تفریحی پیشنهاد وزارت گردشگری و میراث فرهنگی می باشد که احتمالاً موی این است که هماهنگی لازم بین این دو دستگاه وجود ندارد؛ چرا که شورای عالی صنایع دریایی جلسه ای را با حضور رئیس جمهور برگزار کرده و مقرر شده است تا نوسازی ناوگان دریایی کشور با تکیه بر توانمندی داخلی انجام گیرد و این مصوبه نشان می دهد، در حالی که ساخت کشتی های تفریحی که یک فرصت بزرگ و مغتنم برای کشتی سازی ایران و توسعه ناوگان کشتی رانی و کشتی سازی است را از بین می برند. این یعنی، هماهنگی بین این دو دستگاه برقرار نیست و مصوبه های شان در مقابل و متضاد با همدیگر است.

البته نمایندگان مجلس می توانند در این موضوع با استفاده از مشورت کارشناسان و نیز مشاهده مستقیم توان کشتی سازی کشور، بهتر تصمیم بگیرند. انجمن مهندسی دریایی ایران هم می تواند منشأ اثر مثبت باشد و می تواند ظرفیت های دریایی را به طور مستقیم و یا با استفاده از رسانه هایی مانند روزنامه اقتصاد سرآمد، به مسئولان معرفی کند.

اقتصاد سرآمد: پس به نگاه شما امکان ساخت هر نوع شناوری تفریحی در کشور وجود دارد و دولت می تواند نیاز به ناوگان گردشگری دریایی را با تکیه بر توانمندی سازندگان داخلی تأمین کند، آیا شما توانایی این تأمین را تضمین می کنید؟

صدرصد! الان هم نمونه های آن وجود دارد و ساخته شده



سنة شنبه-۷ شهریور ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۷۲۲

اقتصاد دریای پایه ۵

است. شناورهای مختلفی مانند مسافربری، شناورهای تندرو با کاربری متفاوت و ... در کشور ساخته می شود. در بخش طراحی و تولید هیچ مشکلی در کشور وجود ندارد، فقط در بخش تجهیزات، وابستگی وجود دارد که امکان تأمین آن با حمایت دولت وجود دارد. بنابراین صدرصد می توان تضمین کرد که کشتی سازی داخلی، قابلیت طراحی و تولید هر نوع شناوری را دارد و همه سفارش ها را می تواند انجام دهد.

اقتصاد سرآمد: یعنی به طور مشخص کشتی های کروز را می توانیم بسازیم؟

جواد عباسی: قطعاً، امکان ساخت آن در کشور وجود دارد. سرمایه لازم که باشد، ثبت سفارش که باشد، حمایت دولت پشت کار باشد، کشتی ساز ایرانی قابلیت و ظرفیت طراحی و تولید را دارد و در این موضوع کمترین تردیدی وجود ندارد.

اقتصاد سرآمد: عجیب اینکه ادعا شده است که ما قادر به ساختن کشتی های کروز نیستیم و گردشگری دریایی مبتنی بر کشتی های کروز می باشد و کشتی های تفریحی کو چک تر قادر به ارائه خدمات گردشگری دریایی نیستند و فقط قادر به تردد بین جزایر می باشند. جواد عباسی: ما قبلاً کشتی آرام را با عنوان کشتی گردشگری با طول ۵۵ متر ساخته و معرفی کرده ایم که قابلیت کروز شدن را دارد و اخیراً که معاون گردشگری وزارت گردشگری و میراث فرهنگی از مجموعه ما بازدید داشتند با توانمندی شرکت ما آشنا شدند و سفارش یک رستوران دریایی را ثبت کردند. احتمالاً کارشناسانی که این مصوبه را تنظیم کرده اند از پتانسیل کشتی سازان داخلی اطلاعی نداشته اند.

اقتصاد سرآمد: یک نکته که در کلام شما هم آمده است و از اتفاق سؤال مورد نظر روزنامه ما هم از کارشناسان مختلف بوده است، بحث فرهنگ سازی دریایی است. به نگاه شما متولی فرهنگ سازی دریایی ایران، چه ارگان یا نهادی است و چه کسانی باید این مهم را پیش ببرند؟ جواد عباسی: این موضوع یک کار جمعی است. به نظرم آموزش و پرورش نقش عمده ای را دارد. آموزش و پرورش می تواند در مقاطع ابتدایی و دبیرستان در مطالبی که ارائه می دهد و از طریق اردوهای دریایی با عناوینی مانند «راهیان پیشرفت» فرصت بازدید را از کشتی سازی ها و کشتی ها برای دانش آموزان فراهم کند که اتفاقاً جذابیت هم دارد. رسانه ملی هم با توجه به امکانات و فرصت هایی که شه دارد هم می تواند نقش مؤثری در فرهنگ سازی دریایی داشته باشد. اگر این فرهنگ سازی ها باشد، اشتباهات در تصمیم سازی و تصمیم گیری کاهش یافته و نیز استعداها برای پیش برد و توسعه صنایع دریایی به سمت دریا حرکت خواهند کرد.

اقتصاد سرآمد: نقش فرهنگ سازی دو سازمانی که اشاره داشتید، مورد قبول عامه است، ولی سؤال اینجاست پرچم دار فرهنگ سازی دریایی چه کسی باید باشد؟ جواد عباسی: به نظر من یک مؤسسه عمومی غیردولتی مانند انجمن مهندسی دریایی می تواند متولی فرهنگ سازی دریایی در کشور باش.

ژئوفورمولوژی مناطق ساحلی (۱۱)

بخش هفتم

لندفرم های ژئومورفولوژیکی

ژئومورفولوژی مناطق ساحلی، از دیرباز مورد توجه محققین و پژوهشگران مناطق ساحلی بوده است و برخی از کارفرمایان و مدیران متولی مطالعات پروژه های عمرانی، کمتر به این مهم توجه داشته اند.

لندفرم کوهستان یکی از وسیع ترین لندفرم های ژئومورفولوژیکی ساحلی استان مازندران به شمار می رود به طوری که با مساحت ۳۰۹۶/۳۲ کیلومتر مربع، ۴۹/۲۲ درصد نقشه لندفرم استان را پوشش داده است. لندفرم از ارتفاعات، از مرز غربی استان تا غرب ساری در مجاورت دریا بوده و دامنه های نسبتاً پر شیب شمالی آن ها به دریا منتهی شده است. لندفرم ارتفاعات، از واحد کوهستان در استان مازندران تا واحدهای سنگی متنوعی ترکیب یافته است؛ به طوری که در غرب از واحدهای سنگی آذرین، آذرآواری کراتسه و در منطقه ساری، از سنگ های آهکی و دلویتی سازند لار و دلیچای کربونیفر – دونین تشکیل شده است.

حرکات توده ای

زمین لغزش ها، سنگ لغزها و خزش های دامنه های پرشیب از اشکال ژئومورفولوژیکی ساحلی استان مازندران محسوب شده که طی حرکات توده ای زمین شکل گرفته اند. این اشکال در دامنه های شمالی ارتفاعات پر شیب شرق استان دیده می شوند. بیشتر این حرکات، در دامنه های سازند کمپلکس گرگان رخ داده اند. این لندفرم، در نقشه لندفرم ساحلی استان، ۲/۴۷ کیلومتر مربع مساحت داشته و ۰/۳۱۰ درصد آن را پوشش داده است.

مخروط افکنه ها

مخروط افکنه ها از لندفرم های شاخص واحد تپه ماهور به شمار می روند که در منطقه ساحلی این استان عمدتاً مطابق بر واحدهای چینه شناسی سخت نشده (Qtz, Qaf) هستند و بیشتر در دامنه های شمال کوها های شرقی استان و خنمون دارند. دامنه های ارتفاعات جنوب بهشهر، از محل های رخنمون این لندفرم هستند. مصالح سازنده این لندفرم بسیار درشت دانه بوده که به سمت دشت، ریزدانه شده و از تخلل آن ها کاسته شده است آبراهه های نسبتاً عمیق و مستقیم و با بستری پرشیب بر روی این لندفرم دیده می شود. نقشه لندفرم ساحلی استان مازندران نشان از گسترش ۴۵۳ کیلومتر مربع آن داشته و ۵/۷۴ درصد آن را پوشش داده است.

ادامه دارد



رییس سازمان حفاظت محیط زیست خبرداد:

هیچ کشوری مقصر کاهش تراز آب دریای خزر نیست

رییس سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به کاهش تراز آب دریای خزر گفت: هیچ کشوری مقصر کاهش تراز آب دریای خزر نیست. به گزارش اقتصادسرآمد، علی سلاجقه در نشست خبری که به مناسبت هفته دولت برگزار شد، با اشاره به کاهش تراز دریای خزر گفت: دریای خزر هم از نظر ارتقاعی و هم تراز آب در حال کاهش است و نتایج آخرین مطالعات انجام شده که نتیجه آن در مجله نیچر نیز چاپ شده نشان داد که وضعیت دریای خزر از نظر کاهش تراز و سطح، روند و نوسانات متعددی دارد. به گفته وی، با توجه به شرایط اقلیمی، تراز دریای خزر در مواردی کاهش داشته و در مواردی نیز افزایش و پیش روی داشته است. درحال حاضر در دوره ای هستیم که دریا در حال کاهش ارتفاع است. سلاجقه باز دیگر به نتایج مطالعات منتشر شده در مجله علمی نیچر اشاره کرد و گفت: به عنوان مثال در این مجله مقاله ای درباره وضعیت آب رودخانه ولگا منتشر شده است. رودخانه ولگا تأمین کننده ۸۰ درصد آب خزر است، اما ۶۰ درصد آب این رودخانه صرف کشاورزی و ۱۳ درصد آن در سدها استفاده می شود. وی با اشاره به نقش پنج کشور حاشیه خزر در وضعیت این دریاچه گفت: هر پنج کشور در مدیریت دریای خزر مشارکت دارند و می توان گفت که هیچ کشوری مقصر کاهش تراز آب دریای خزر نیست، چون کشورها در روال عادی در آبخیزداری، بهره برداری خود را انجام می دهند اما تغییرات اقلیم، کاهش ورودی های حوضه آبخیز مخصوصاً رودخانه ولگا و افزایش تبخیر باعث شده که دریای خزر در شرایطی به سر ببرد که ما کاهش تراز بستر را شاهدیم. رییس سازمان حفاظت محیط زیست به کنوانسیون تهران در خصوص دریاچه خزر نیز اشاره کرد و گفت: در قالب این کنوانسیون نشست هایی در حال برگزاری است. کارروهایی علمی کنوانسیون نیز شکل گرفته است تا بتوان نسبت به مدیریت دریای خزر هم از نظر آب و هم آلاینده ها اقدام کرد.



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

آغاز عملیات اجرایی آبر بندر مَکَران از اوایل سال آینده

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از آغاز عملیات اجرایی آبر بندر مکران از اوایل سال آینده خبر داد و گفت: ظرفیت این بندر ۱۵۰ میلیون تن خواهد بود. به گزارش اقتصادسرآمد، علی اکبر صفایی با بیان این که مباحث مربوط به اقتصاد دریا حدود ۱۲ سال است که توسط رهبر معظم انقلاب مطرح شده است؛ اما آنچه که اقدام عملی صورت گرفت در دولت سیزدهم بود. وی افزود: برنامه ریزی هایی برای شکل گیری اقتصاد دریامحور انجام شد. در حوزه اقتصاد دریامحور در بخش های مختلف از جمله حمل و نقل دریایی، بندری، گردشگری دریایی، منابع زنده و غیر زنده و ... انجام شده و بر اساس همین، دسته بندی ها عملیاتی شده است. وی ادامه داد: در بخش حمل و نقل دریایی و زیرساخت های مربوط به آن حدود ۱۰۰ هزار میلیارد تومان پروژه تعریف شده و سال گذشته ۱۸ هزار میلیارد تومان پروژه بندری و دریایی به بهره برداری رسیده و در اختیار مردم قرار گرفته است.

معاون وزیر راه و شهر سازی با یادآوری این که در بخش شناور اقدامات بزرگی صورت گرفته است، گفت: ۳۳ فروند شناور برای دریای خزر یا خریداری شده یا در دست ساخت است. در جنوب نیز ۶ فروند شناور بزرگ خریداری و ناوگان حمل و نقل دریایی الحاق شده است. صفایی با تأکید بر این که بر نوسازی ناوگان دریایی با استفاده از ظرفیت های داخلی، افزود: در زمان حاضر حدود ۱۰۰ فروند شناور توسط صنایع داخلی در دست ساخت است که برخی از این پروژه ها در سال ۱۴۰۲ و برخی سال ۱۴۰۳ به اتمام می رسد.

وی با اشاره به این که وزارت راه و شهر سازی برنامه بسیار خوبی برای نوار ساحلی تعریف کرده است، اظهار کرد: در این راستا در ۲۷ نقطه در نوار ساحلی جمعیت سازی (شهرک سازی) و مباحث مربوط به پتروشیمی و شهرک های کشاورزی برنامه ریزی شده است.



مدیر کل بنادر و دریانوردی مازندران

اجرای ۷ طرح عمرانی در بنادر مازندران با اعتبار ۱۰ هزار میلیارد ریالی

مدیرکل بنسادر و دریانوردی مازندران از اختصاص حدود ۱۰ میلیارد ریال برای اجرای حدود هفت طرح عمرانی در بنادر این استان خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، سعید کیاچگوری در گفت و گو با خبرنگاران افزود: این اعتبار برای اجرای حدود هفت طرح عمرانی در بخش های ایمنی، راه، انبار و تفکیک آیرسانی آتش نشانی و ... اختصاص داده شده که هم اینک در این بندر با روند پیشرفت فیزیکی قابل توجهی در حال انجام است. وی، لایروبی کانال دسترسی به حوضچه بندر نوشهر برای پهلوگیری کشتی ها را به عنوان یکی از طرح های بسیار مهم در این اداره کل برشمرد و ادامه داد: با توجه به کاهش تراز آب دریای خزر در سال های گذشته و تحت تأثیر قرار گرفتن روند فعالیت بنادر زیرمجموعه این اداره کل بندر فریدونکنار و نوشهر با پیگیری های به عمل آمده حدود ۱۵۰ میلیارد تومان اعتبار برای اجرای این طرح در این بنادر اختصاص داده شد. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: نتایج اختصاص این اعتبار و انجام عملیات لایروبی منجر به آن شد که در پنج ماه نخست سال جاری حجم تخلیه و بارگیری کالا نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۹۵ درصد رشد داشته است و به لحاظ نرخ ضریب هم می توان ادعا کرد در نوشهر حدود ۷۶ درصد و فریدونکنار هم حدود ۱۷۶ درصد شاهد افزایش بوده ایم. کیاچگوری افزود: در پی اجرای این طرح ها افزون بر جذب کشتی های جدید، بستر برای تردد آسان کشتی ها از آبراه دسترسی به حوضچه بندر نوشهر فراهم شده و به شکر خدا دغدغه لایروبی موضوع بسیار مهمی بوده چرا که همه بنادر ایرانی و خارجی را تحت تأثیر قرار می دهد. این مسوول بیان داشت: اگرچه لایروبی مسیر تردد کشتی ها برای تخلیه و بارگیری کالا در بنادر این استان به صفر نمی رسد اما می توان امیدوار بود با اجرای این طرح چند سالی از نگرانی و دغدغه مشکل تردد کشتی ها راهایی می یابیم. وی خروج کالاهای مترو که در بنادر این استان را بسیار مهم دانست.