

گفت و گوی تفصیلی **سازمان بنادر** با عقیل امینی  
مدیرکل شیلات استان بوشهر:

## موشکافانه به دنبال جلوگیری از ورود فاضلاب به چرخه آبی پروری هستیم

www.Eghtesadsaramad.ir

بررسی عوامل مؤثر بر لایه  
رسوبی دریاچه‌ها؛

## فناوری نانو حباب به کمک نجات دریاچه‌های آید

فناوری نانو حباب می‌تواند اثرات مثبت زیست محیطی داشته باشد. یکی از کاربردهای این فناوری، هوادهی دریاچه‌ها با نانو حباب و کمک به نجات دریاچه‌ها و جلبک‌زدایی از آنها است. لایه رسوبی در دریاچه‌ها حاوی مواد آلی و معدنی است که در طول زمان در کف دریاچه انباشته شده است. این رسوبات می‌توانند از منابع مختلفی از جمله خاک فرسایش یافته، روان‌آب‌ها از زمین‌های مجاور و مواد گیاهی و جانوری در حال پوسیدگی به دست آیند. با گذشت زمان، این مواد می‌توانند در کف دریاچه جمع شوند و لایه‌ای از رسوبات را تشکیل دهند که در برخی دریاچه‌ها می‌تواند چندین متر ضخامت داشته باشد. در این رابطه تسنیم نوشت: این لایه رسوبی می‌تواند پیامدهای مهمی برای سلامت و اکولوژی دریاچه داشته باشد. این لایه می‌تواند زیستگاه مهمی برای موجودات اعماق دریا مانند کرم‌ها، حلزون‌ها و لارو وحشرات فراهم کند و به عنوان منبع غذایی برای گیاهان آبی و سایر موجودات مفید باشند.

صفحه ۵



روزنامه دریایی

سه شنبه ۱۹ دی ۱۴۰۲ سال هفتم، شماره ۱۸۲۹ قیمت: ۲۰۰۰۰ تومان

چرا دریا در خشکی قضاوت می‌شود؟ گفت و گوی  
**سازمان بنادر** با عقیل امینی:

## ایران از نبود دادگاه دریایی چه ضررهایی می‌کند

@Eghtesadsaramad eghtesadsaramad



«شرکت صنعتی و دریایی آریاکستر جنوب»  
نماینده‌گی انحصاری **رنگ‌های دریایی** و صنعتی **تکین زره**  
۰۹۱۷۳۳۳۳۶۸۱ - ۰۹۱۲۰۴۴۸۵۲۷

یادداشت

### نکاتی بر کربدورهای حمل و نقلی

میلاد ترابی فرد- در دانش مالی و اقتصادی پایداری، جریان درآمدی اصل اولیه حیات یک فعالیت اقتصادی است. این بدین معناست که اگر در طراحی یک کربدور ملاحظه جدی پایداری درآمد اجزای دخیل در آن در نظر گرفته نشود، کلیت کربدور ریسکی بوده و بخش خصوصی امکان حضور حداکثری در آن را نخواهد داشت.

در ادبیات سیاست گذاری ایران طی سالیان اخیر کربدورها عموماً به معنای مسیرهای حمل و نقلی فهم شده‌اند. لاجرم سیاست گذار نیز برای ایفای نقش ایران در امتداد کربدورهای جهانی تمام کنش خود را معطوف به توسعه مسیرهای حمل و نقل بزرگ مقیاس و به شدت سرمایه‌بر کرده است. به تناسب چنین فهم سیاست گذاری، توسعه حمل و نقل ترکیبی در کشور نیز همین مسیر تک‌بعدی را طی می‌کند. با پیش فرض قرار دادن این نوع نگاه، سه ایراد اساسی ممکن است برای توجیه‌پذیری توسعه مسیرهای کربدوری پیش بیاید که عبارتند از: چهارچوب هزینه: در توسعه راه‌گذرهای اقتصادی در قدم اول به دلیل آن‌که بار از دریا به زمین منتقل می‌شود نخستین چالش، چالش هزینه است، چرا که به یک‌باره حمل با مقیاس بسیار بالای دریایی باید از سوسی حمل با مقیاس به نسبت پایین صورت گیرد. علاوه بر این حمل و نقل ترکیبی به نوبه خود از حیث اینکه خدمات بیشتری را دریافت می‌نماید هزینه بیشتری خواهد داشت. همین عامل به صورت اساسی توسعه حمل و نقل و ترکیبی را به‌ویژه برای کشورهای مانند ایران که توپوگرافی کوهستانی و نبود رودخانه‌های قابل کشتیرانی توسعه زیرساخت حمل و نقل را نسبت به رقبا به شدت پرهزینه‌تر می‌سازد، با سؤالات جدی مواجه می‌کند. چهارچوب زمان: سهم زمان حمل، بسته به نوع کالا یا خدمات تجارتي متفاوت است؛ عموماً برای کالاهای اولیه در زنجیره تولید عامل زمان بسیار کم‌رنج‌تر از کالای نهایی است که باید به دست مصرف‌کننده نهایی برسد؛

ادامه در همین صفحه



بزم شب چراغ‌ها و نابودی آبریزان خلیج فارس؛ «اقتصادسرامد» باز نشر می‌کند

## صید شب چراغی، زنگ خطری برای صیادان هرمزگانی

کاهش ذخایر آبریزان در استان هرمزگان

۶

گزارش نیویورک تایمز و رویترز از شرکت‌های مشاور  
حمل و نقل دریایی **سازمان بنادر** با عقیل امینی:

هزینه دیوانه‌کننده ترانزیت  
دریایی با تداوم جنگ اسرائیل



۴

محمد پناه، کارشناس بورس در گفت و گو با **سازمان بنادر**

## فاکتورهای تاثیرگذار بر بورس ایران

رئیس کمیسیون صنعت  
اتاق بازرگانی ایران معتقد است:

سازمان بنادر با استقلال و اختیار  
عمل متولی توسعه دریامحور شود



۳

عضو انجمن مهندسی دریایی ایران می‌گوید:

## اقتصاد دریامحور با مشارکت بخش خصوصی میسر می‌شود



عضو انجمن مهندسی دریایی ایران گفت: اقتصاد دریامحور در صورتی بهره‌ور و چابک خواهد بود که بخش خصوصی مسئولیت اجرای آن را بر عهده گیرد.

پیمان مسعود زاده در گفتگو با خبرنگار مانا؛ با تأکید بر اینکه توسعه اقتصاد دریامحور با محور قرار گرفتن بخش خصوصی بهره‌ور و چابک خواهد بود تصریح کرد: در این خصوص دولت باید سیاست گذار باشد و اجرا را به بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران که تمایل دارند در حوزه دریا فعالیت کنند، بسپارند.

وی با بیان اینکه در حوزه دریا باید به سمت خصوصی سازی کامل حرکت کنیم، خاطرنشان کرد: مدیریت یکپارچه نیز یکی از نیازهای ضروری توسعه اقتصاد دریامحور است، هر چند هم‌اکنون قانون توسعه صنایع دریایی و شورای عالی صنایع دریایی وجود دارند، اما می‌شود این شورا را به عنوان معاونتی در ریاست جمهوری تعریف کرد که ضمن دسترسی مستقیم به شخص رئیس‌جمهور به وزارت خانه‌های مربوطه نیز دسترسی داشته باشد، به عبارت دیگر شورای فعلی باید سازمان مجدد یابد و اختیارات بیشتری وارد عمل شود. عضو انجمن مهندسی دریایی ادامه داد: به عنوان نمونه شکل گیری معاونت علمی ریاست جمهوری سبب رونق گرفتن شد البته گزینه تشکیل وزارت دریاداری نیز وجود دارد، اما گزینه پرهزینه و زمان‌بری است.

وی در عین حال لازمه اجتناب از هزینه بیشتر در راستای یکپارچه سازی بخش دریا و گام نهادن در راه توسعه اقتصاد دریامحور را واگذار کردن عرصه به بخش خصوص دانست و افزود: بخش خصوصی بهترین روش را برای تخصیص منابع و کسب بالاترین بهره‌وری به کار می‌برد به این سبب دولت کافی است به عنوان سیاست گذار و ناظر کار را به بخش خصوصی محول کند و از ثمرات آن بهره‌مند شود.

عضو انجمن مهندسی دریایی کشور در پاسخ به این سؤال که با چه روشی باید منابع کشور را به سمت دریا سوق داد تا مورد استقبال سرمایه‌گذاران قرار گیرد، تأکید کرد: همانطور که پیش از این اشاره شد دولت می‌تواند با واگذاری کار به بخش خصوصی نقش مهمی در نشان دادن سمت و سوی منابع ایفا کند، معافیت‌های مالیاتی، منابع ترجیحی و کم‌بهره، تضمین‌های لازم برای سرمایه‌گذاران و... از سوی دولت بخش خصوصی را برای مشارکت در پروژه‌های کلانی مانند راهبر توسعه اقتصاد

دریامحور ترغیب می‌کند. مسعودزاده اظهار داشت: باید طوری برنامه ریزی شود که بخش خصوصی قادر باشد با سرمایه گذاری خارجی نیز وارد مشارکت شود، این امر ضمن کم اثر کردن تحریم‌ها زمینه سرمایه گذاری خارجی در پروژه‌هایی مانند کربدور شمال- جنوب یا توسعه بندر چابهار را فراهم می‌کند. وی در مورد نقش دولت و مجلس در حوزه اقتصاد دریامحور، گفت: طبیعتاً مجلس در حوزه قانون گذاری و دولت در حوزه اجرایی باید کمک کنند، هم دولت باید در حوزه اجرا تسهیل گری کند و هم باید قوانینی وضع شود که قابل اجرا بوده و صرفاً روی کاغذ نوشته نشود چراکه ما در قانون توسعه صنایع دریایی معافیت‌هایی را دیدیم که اگر اجرایی می‌شد صنایع داخلی در حوزه کشتی سازی متحول می‌شد، اما عملاً هیچ کدام از آن وعده‌ها به درستی محقق نشد، به عنوان مثال گرفتن ۱۰ درصد عوارض از کشتی‌های غیرایرانی و اختصاص آن به صندوق توسعه دریایی انجام نگرفت.

عضو انجمن مهندسی دریایی کشور در ادامه خاطر نشان کرد: کشتی‌هایی که در داخل ایران ساخته می‌شوند باید معاف از مالیات باشند و یا کشتی‌هایی که داخل ایران تعمیر می‌شود از عملکرد درآمد مالیات و درآمد سالانه معاف باشند، اما هیچ کدام از این مسائل عملی نشد و این امر نشان می‌دهد چنانچه ما یک قانونی داشته باشیم، اما این قانون بنا به دلایلی اجرایی نشود یا قوه مجریه با این موضوع هماهنگ نباشد عملاً راه به جایی نمی‌بریم. مسعودزاده گفت: البته اقدامات خوبی از طریق

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران صورت گرفته است آن‌ها در حال توسعه حمل و نقل ترکیبی هستند، واگن‌های جدید، تریلر و وسایل حمل و نقل زمینی خریداری کرده‌اند و...، اما سرعت این روند باید شتاب گیرد و دولت نیز حمایت لازم را داشته باشد.

وی در پایان اظهارات خود به اهمیت دیپلماسی فعال در توسعه اقتصادی نیز پرداخت و تصریح کرد: بخشی از معادلات سیاسی بین المللی بر روند توسعه دریایی کشور تأثیر گذار خواهد بود و ما باید از نظر سیاسی بخش دیپلماسی، اقتصادی را در وزارت خارجه فعال‌تر کنیم چراکه همین حالا شاهدیم رقبای کربدور شمال- جنوب در حال فعال شدن هستند، بنابراین باید هر چه سریع‌تر ضمن این‌که خط حمل و نقل ترکیبی راه‌اندازی می‌کنیم خطوط مواصلاتی را نیز متناسب با بازار هدف چه ریلی و چه دریایی را باید توسعه دهیم.



باشما هستیم  
باتحلیل‌های دریایی روزنامه  
اقتصادسرامد

www.eghtesadsaramad.ir  
تلفن: ۰۸۷۶۹۲۷۰ - ۰۲۱ همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

ادامه از همین صفحه

چرا که سفارش گذاری اقلام کامودیتی (کالای اولیه) طی سال به صورت منظم صورت می‌گیرد و صاحب کالا با علم به زمان حمل، سفارش گذاری‌های خود را مدیریت می‌کند. اما برای کالای نهایی و از جمله کالاهای فسادپذیر که نیاز به صرف انرژی بسیار برای نگه‌داشت آن در طول مسیر وجود دارد مسئله زمان اثر معنایی بر هزینه حمل می‌گذارد. بسا علم به این نکته و تطبیق آن با جایگاه جغرافیای اقتصادی ایران، می‌توان به این نکته دست یافت که مسئله زمان، آن وزنی که دائماً در رسانه‌ها تأکید می‌شود را ندارد؛ چرا که عمده بار ترانزیتی از شمال ایران عموماً کامودیتی‌ها هستند و از قضا این کشورها دسترسی بلافاصل به کشورهای دارند که تأمین‌کننده محصولات نهایی کارخانه‌ای هستند.

چهارچوب ثبات و پایداری جریان درآمدی: در دانش مالی و اقتصادی پایداری، جریان درآمدی اصل اولیه حیات یک فعالیت اقتصادی است. این بدین معناست که اگر در طراحی یک کربدور ملاحظه جدی پایداری درآمد اجزای دخیل در آن در نظر گرفته نشود، کلیت کربدور ریسکی بوده و بخش خصوصی امکان حضور حداکثری در آن را نخواهد داشت.

با علم به نکات فوق می‌توان دریافت که برای توسعه حمل و نقل ترکیبی در ایران با مسیری سخت و دشوار و همراه با محاسبات پیچیده روبه‌رو هستیم و از قضا با نگاه بسطی به آن نمی‌توان به اقتصادی شدن آن و کاهش هزینه‌های ذاتی حمل و نقل ترکیبی کمک کرد. لازم است تا نهادهای سیاست گذار با تقویت نهضت علمی مرتبط با راه‌گذرهای اقتصادی در قدم اول به رسیدن به سؤالات درست و در قدم بعد به پاسخ درست کمک کنند.

