سرآمد اقتصاد
چهارشنبه-۱۸ بهمن ۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۸۵۳

شناسایی ۱۵ زنجیره ارزش مؤثر در اقتصاد دریا

رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی گفت: ۱۵ زنجیره ارزش مؤثر در اقتصاد دریا را شناسایی کرده‌ایم که با تکمیل صنایع پایین دست می‌توان قطب‌های اقتصادی را در سواحل ایجاد کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد مهدی سالاری در نهمین نشست هم اندیشی برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریا محور با موضوع " توسعه قطب‌های اقتصادی و سکونتی"؛ افزود: برخی از زنجیره‌های ارزش مانند شیلات، کشتیرانی یا نفت و گاز و خدمات تجاری دریایی به عنوان زنجیره‌های ارزش پیشرو مطرح هستند، به طور نمونه زنجیره ارزش نفت در حوزه فراساحل یک پیشرانه مهم است که درآمد چند ده میلیارد دلاری در سال دارد و اگر صنایع پایین دست آن تکمیل شود این درآمد سالانه به چند صد میلیارد دلار می‌رسد.

وی ادامه داد: در حوزه شیلات، آبزی پروری در دریا یا سواحل را داریم و اکنون چهار میلیون تن ظرفیت پرورش ماهی در قفس، شناسایی شده که ۲۰ میلیارد دلار درآمد سالانه برای آن برآورد می‌شود.

رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی گفت: در متن سیاست‌های کلی توسعه دریا محور، تاکید شده که باید جایگاه جهانی شایسته در حوزه اقتصاد دریا کسب کنیم و بتوانیم قطب اقتصادی دریا در منطقه باشیم.

سالاری اضافه کرد: پیش نیاز تبدیل شدن به قطب منطقه در این حوزه، فعال کردن قطب‌های پایین دست صنایع دریایی است، ما قطب‌های اقتصادی نظیر ماهشهر و عسلویه را با درآمدهای چندین میلیارد دلاری در سال داریم، اما با مشکلات متعددی مواجه هستند، مردم این مناطق با مشکلات زیست محیطی و معیشتی روبه‌رو هستند و کارکنانی به صورت اقماری در این مناطق تردد می‌کنند که فقط ۱۵ روز از ماه در منطقه حضور دارند.

وی گفت: باید در برخی از جزایر، قطب‌های اقتصادی، صنعتی و سکونتی را پایه گذاری کنیم تا هم زندگی مردم منطقه رونق بگیرد و هم انگیزه برای فعالان اقتصادی ایجاد شود تا در این نقاط سرمایه‌گذاری کنند، طوریکه در یک برنامه ۱۰ ساله، شاهد توسعه و رشد این نقاط باشیم.

رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی افزود: ما از طرح‌های پیشران حمایت خواهیم کرد و تامین مالی می‌شوند تا به ثمر برسند البته در برخی نقاط کشور توسعه صنعتی داشتیم، اما به تناسب آن توسعه همه جانبه و سکونتی نداشتیم، شهرهای جدید ساحلی هم پیوست اقتصادی و صنعتی مناسب نداشتند، ما باید توسعه یکپارچه اقتصادی-اجتماعی داشته باشیم و زنجیره‌های ارزش، متناسب با ظرفیت‌های اقلیمی هر نقطه رشد کنند.

سالاری اضافه کرد: خوشبختانه امروزه در کشور برای توسعه مناطق ساحلی و جزایر یک اجماع وجود دارد، هم مردم و هم مسئولان به این نتیجه رسیده‌اند که توسعه قطب‌های اقتصادی در سواحل و جزایر برای کشور ضروری است؛ قوانین بالادستی و سیاست‌های کلی در این خصوص داریم که با تغییر مدیران، این مباحث و سیاست‌ها تغییر نخواهد کرد.

وی افزود: بعد از هر جلسه هم‌اندیشی، کارگروه تخصصی مرتبط با آن تشکیل می‌شود.

پیشرفت ۸۱ درصدی پروژه راه دسترسی بندر نوشهر

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران با بیان اینکه راه دسترسی بندر نوشهر تا شهریور ۱۴۰۳ به اتمام می رسد، تاکید کرد: این پروژه هم اکنون با ۸۱ درصد پیشرفت فیزیکی در دست اجرا است.

به گزارش اقتصادسرآمد، سعید کیاکجوری با اشاره هزینه ۸۰۰ میلیارد تومانی برای تملک اراضی، افزود: پروژه راه دسترسی بندر نوشهر به دلیل برخی مشکلات متوقف شده بود، اما از حدود دو ماه قبل، با تجدید کارگاه، فعالیت اش را شروع کرده است.

کیاکجوری با بیان اینکه در حال حاضر روند تخلیه و بارگیری در بندر نوشهر روبه افزایش است، اظهار کرد: طی ده ماه گذشته از سال جاری ۹۴۵ هزار و ۴۵۲ تن تخلیه بارگیری صورت گرفت که ۶۵ درصد نسبت به سال گذشته افزایش داشته است.

وی با اشاره به افزایش ۵۲ درصدی ورودی کشتی ها به بندر نوشهر گفت: سال گذشته، مجموع ورودی کشتی به بندر نوشهر ۲۰۵ فروند بود، در حالی که تا پایان دی ماه امسال ۳۱۱ کشتی در این بندر پهلوگیری کرده است. مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران با اعلام افزایش ورود و خروج شناورها و رشد تخلیه و بارگیری در بندر نوشهر، از تمهیدات این بندر برای عدم معطلی کشتی ها خبر داد.

وقت سه ماهه دولت برای تدوین برنامه‌ها تمام شد؛
«روزنامه دریایی سرآمد» بررسی می کند

جامعه دریایی چشم انتظار اعلام برنامه‌های دریامحور دولت

۹۰ روز گذشت؛ قرار شد دولت برنامه سیاست های کلی دریامحور را تدوین و اعلام کند

گروه راهبردی – ایرج گلشنی – زمان، اکسیری است که باید «سرموقع» صرف شود. تاریخ مصرف زمان، در «دوره وضعیت مناسب» است. وضعیت مناسب که بگذرد، زمان حرام می‌شود. در مدیریت زمان، به اصول هماهنگی، هم‌فکری و همکاری حرفه‌ای تاکید می‌شود تا هیچ ثانیه‌ای تلف نشود.

رعایت صحیح زمان، نیاز به یک سازوکار مرتب و دقیق دارد. توجه کنید به سازوکار یک ماشین. از لحظه پیچاندن سوییچ ماشین، تمام ابزارهای لازم برای روشن شدن ماشین، به طور دقیق و به موقع عمل می‌کنند تا ماشین روشن شود؛ مگر این که ماشین – یا یکی از قطعات- خراب باشد؛ در این صورت، ماشین سر و صدای زیادی می‌کند؛ اما روشن نمی‌شود!

اگر این تمثیل، گویا باشد؛ شما به خوبی متوجه شده‌اید که ادامه این نگارش به کدام سو خواهد رفت. ماشین سالم، بی‌سر و صدا روشن و آماده حرکت می‌شود؛ اما ماشین خراب با هزار و یک تق و توق، حاضر به روشن شدن هم نمی شود. این خاصیت یک ماشین خراب است.

سه ماه تا برنامه جامع سیاست‌های دریایی

سوییچ ماشین توسعه دریاپایه ایران با توجه ویژه رهبر انقلاب اسلامی و همت مجمع تشخیص مصلحت نظام چرخید، اما آیا ماشین توسعه روشن شد؟

اولین قطعه این ماشین به نام رییس جمهور، واکنش به موقع نشان داد و دستور داد دستگاه‌ها طبق سند، ظرف مدت سه ماه برنامه جامع و مانع توسعه دریایی ایران را فراهم و تقدیم دارند؛ آیا چنین خواهد شد؟ آیا قطعات بعدی در راستای حرکت سوییچ عمل خواهند کرد و ماشین بی سر و صدا روشن خواهد شد یا باید باز هم شاهد تق‌وتوق‌هایی مانند موارد مشابه باشیم؟

۹۰ روز مورد نظر رییس جمهور، گذشت و ما فقط باید امیدوار باشیم که اقدامات جدی به وسیله سازمان‌های مورد نظر رییس جمهور شروع شده باشد. وقتی که زمان به سرعت می گذرد، برای رسیدن به روز پایانی، خیلی انتظار لازم نیست. زمان مثل برق و باد می گذرد و ما در روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، یک چشم به تقویم و یک چشم به سازمان‌های دوخته‌ایم تا ببینیم نتیجه چه حاصل می شود؟ رویه گذشته و ماهیت اغلب سازمان های مرتبط با دستور رییسی را که رصد می کنیم، سقف امیدواری ما کوتاه می شود؛ اما امیدواریم این بار شاهد اقدام جهادی و انقلابی باشیم و به موقع برنامه ها به رییس جمهور برسد تا در سه ماهه بعدی، تکمیل و در شعاع شش ماهه‌ای که در سند مقرر شده است، چشم ما به جمال برنامه‌ای جامع و مانع برای توسعه دریایی کشور عزیزمان روشن شود.

سایر قطعات برنامه عملیاتی

دو قوه مقننه و قضاییه، دو قطعه مهم برای روشن شدن ماشین توسعه دریایی ایران هستند. در فرآیند روشن‌سازی ماشین توسعه، از روز ابلاغ تا کنون که بیش از دو هفته می گذرد، اما این دو قطعه هنوز وارد مدار روشن سازی نشده‌اند.

از ورود سایر قطعات که گویا تا ۲۲ قطعه می‌رسد، بی‌خبریم؛ اما می دانیم که سه قطعه اصلی –مجریه، مقننه و قضاییه- در تعاقب سند ابلاغی هنوز کنار هم قرار نگرفته‌اند و خبری هم از دور همی آن‌ها با موضوع و محور سند ابلاغی توسعه دریایی منتشر نشده است.

کنار هم قرار گرفتن این سه، می تواند بسیار مفید باشد. حداقل از این منظر که سایر قطعات کوچک تر، جدی شوند و کار را محکم دنبال کنند. شاید گفته شود که این سه برای یک نشست سه جانبه برای بررسی سند، هنوز نیاز به زمان و اطلاعات بیشتر دارند. اما به نظر می‌رسد که هر چه زودتر نشست سران سه قوا به مقوله سند بپردازند، نتیجه بهتری خواهد بود. بر اساس سند ابلاغی توسعه دریایی ایران: « قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را، شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرائی لازم در مهلت شش ماهه ارائه کند.» رییس جمهور برای جمع‌آوری و تدوین برنامه‌های سازمان‌ها ۳ ماه فرصت داده است تا بعد از جمع آوری، فرصت سه ماهه دیگر برای جمع‌بندی و نهایی کردن آن‌ها وجود داشته باشد و سپس بعد از شش ماه، برنامه‌ای کامل، جامع و مانع که تضمین‌کننده اجرای سند باشد را آماده نماید.

نظر به این که زمان اهمیت و اولویت دارد، در این شماره روزنامه دریایی اقتصادسرآمد به این مساله تاکید داشتیم تا وقت‌کشی نشود، امروز و فردا نشود و با همت والا و با سرعت و دقت کافی، همه سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با توسعه دریایی کشور، برنامه‌های خود را تقدیم دارند.

برنامه ها آماده‌اند؟

اگر یک سازمان مرتبط با دریا، به طور حرفه‌ای و جدی وظایف و ماموریت‌های خود را دنبال کرده باشد، برنامه‌هایش آماده است و هیچ نیازی به فرصت ندارد. فرصت تدوین برنامه برای زمانی است که برنامه ای وجود نداشته باشد و سازمان مربوطه، تازه به یادش افتاده باشد که «برنامه هم لازم است!» در چنین صورتی است که باید بجنبد و تلاش می‌کرد ظرف این مدت ۳ ماه برنامه آماده کرده باشد.

از این روست که می توان آماده بودن برنامه را به عنوان یک شاخص موفقیت برای سازمان‌های حوزه دریایی ایران در نظر گرفت. سازمان موفق، سازمانی است که برنامه‌هایش آماده و به روز است. و سازمان ناموفق آن سازمانی است که برنامه مناسبی ندارد و آماده نیست. معلوم می شود که این سازمان، سال‌ها بدون برنامه و بدون توجه به اصول مدیریت، زمان سپری کرده است.

به طور طبیعی باید خشنود باشیم و باید فکر کنیم که همه سازمان‌ها برنامه‌های آماده دارند و طی سالیان سال، روی این برنامه ها کار کرده‌اند و اکنون آماده تقدیم هستند. با این حساب، یک پرسش پیش می آید: «اگر سازمان‌های حوزه دریایی کشور موفق و قوی و طبق برنامه کار کرده‌اند و دارای برنامه مدون و جامع و مانع هستند، این فرصت ۳ ماهه و شش ماهه برای چیست؟ آیا این فرصت سه و شش ماهه به آن معنا نیست که ما در درون سازمان‌های دریایی خود، دارای برنامه مناسب نیستیم؟

و باز این ابهام زاییده می شود: «اگر دارای برنامه محکم و استخوان‌دار در سازمان‌های دریایی نیستیم، ظرف مدت سه ماه چگونه می توان به یک برنامه جامع و مانع رسید؟»

۹۰ روز گذشت

به هر روی، ۹۰ روز از فرصتی که رییس جمهور اعلام کرده بود، گذشت. امیدواریم بعد از اعلام برنامه های تدیون شده، شاهد ارائه برنامه ای با شکوه و امیدوارکننده در حوزه اقتصاددریاپایه باشیم. ما در روزنامه دریایی سرآمد همچون جامعه دریایی ایران منتظر هستیم.

> ۹۰ روز مورد نظر رییس جمهور، گذشت و ما فقط باید امیدوار باشیم که اقدامات جدی به وسیله سازمان‌های مورد نظر رییس جمهور شروع شده باشد. وقتی که زمان به سرعت می گذرد، برای رسیدن به روز پایانی، خیلی انتظار لازم نیست. زمان مثل برق و باد می گذرد و ما در روزنامه دریایی سرآمد، یک چشم به تقویم و یک چشم به سازمان‌های دوخته‌ایم تا ببینیم نتیجه چه حاصل می شود؟ رویه گذشته و ماهیت اغلب سازمان

در دهه فجر امسال صورت گرفت:

آغاز عملیات ساخت کشتی ۳۵۰۰ تنی در صدرا

استاندار مازندران کشتی‌سازی صدرا را یک مزیت بزرگ برای کشور دانست و گفت: با اقداماتی که انجام شد ۳۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری تاکنون در این مجموعه صورت گرفته است که عملیات اجرایی ۲ فروند کشتی ۳۵۰۰ تنی طی ماه‌های قبل آغاز و دومین کشتی عملیات ساختش از امروز شروع می‌شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید محمود حسینی‌پور در آیین آغاز ساخت دومین کشتی تجاری ۳۵۰۰ تنی در مجموعه کشتی سازی صدرا، ضمن اشاره به اینکه این پروژه جزء پروژه‌های ملی کشور است، اظهار کرد: با سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در راستای اقتصاد دریامحور و تاکیدات رییس جمهور آیت الله رئیسی در حوزه خزر و فعالیت‌های دریامحور که در طی سال‌های اخیر مورد غفلت واقع شده است، ساخت کشتی با توان بومی در حال انجام است.

استاندار مازندران تصریح کرد: نخستین شناور ساخت مجموعه صدرا آذر ماه سال آینده و دومین را ۲۲ بهمن سال آینده به مجموعه بنادر استان اضافه خواهیم کرد.

این مسئول افزود: نگاه ما این است که مجموعه صدرا سالانه ۵ فروند کشتی را تولید کند چرا که ظرفیت و نیازمندی‌های خزر بیش از این‌ها است تا بتوانیم به سیاست‌های کلی نظام و راهبردهای اصلی کشور جامه عمل بپوشانیم.نماینده عالی دولت در مازندران یادآور شد: برای تحقق فعالیت تجاری با کشورهای «سی آی اس» و راه اندازی کریدور شمال به جنوب به معنی واقعی کلمه می‌بایست زیرساخت‌های مهمی همچون کشتی سازی صدرا را جدی بگیریم.

حسینی پور استاندار مازندران افزود: اعتماد سازمان کشتی سازی کشور به مجموعه کشتی سازی صدرا موجب اقتدار این شرکت شد و در حال حاضرحدود ۸۰۰ نفر از کارشناسان و مهندسین مازندرانی در این مجموعه اشتغال پیدا کردند.

حسینی پور استاندار مازندران خاطرنشان کرد: مقرر شد برای تقویت علمی نیروی انسانی شرکت کشتی سازی صدرا واحدی در دانشگاه نوشیروانی بابل راه‌اندازی شود تا فارغ التحصیلان دانشگاه نوشیروانی به نوعی در این مجموعه پای کار آورده شوند.

اعلام برنامه‌های ۴ ساله دبیرکل IMO

کشورهای عضو آیمو با این سازمان همکاری کنند

دبیرکل IMO در یک کنفرانس مطبوعاتی که در تاریخ ۵ فوریه در لندن برگزار شد برنامه‌های چهار ساله این سازمان را با هدف تضمین حمل‌ونقل ایمن و سازگار با محیط زیست اعلام و از کشورهای عضو خواست با این سازمان همکاری کنند.

به گزارش اقتصادسرآمد به نقل از سایت safety4sea؛ «آرسنیو دومینگز» گفت: صنعت کشتیرانی مسئولیت حمل بیش از ۸۰ درصد تجارت دریایی را در سراسر جهان برعهده دارد که حمایت از این صنعت به شدت ضروری است. وی در چهار سال آینده اولویت‌های استراتژیک این سازمان را تلاش برای ارتقای جایگاه حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی، حمایت از کشورهای کوچک و کمتر توسعه یافته، افزایش آگاهی، ارتباط با مردم، ذی‌نفعان دریایی و ایمنی دریانوردان در بحران دریای سرخ اعلام کرده و افزود: امنیت و حفاظت از دریانوردان در بحران دریای سرخ به شدت ضروری است و باید با همکاری کشورهای عضو آزادی تردد کشتی‌ها در این منطقه تأمین شده و تنش‌ها و چالش‌ها از بین برود.وی به آمار سازمان تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD) اشاره کرد و گفت: متأسفانه حجم تجارت عبوری از کانال سوئز در دو ماه گذشته ۴۲ درصد پایین آمده است.

وی ضمن دعوت کشورهای عضو و جامعه بین‌المللی برای یافتن راه حل مسالمت آمیز به منظور رفع بحران دریای سرخ گفت: چنین رویدادهای کربن زدایی صنعت حمل‌ونقل دریایی را زیر سؤال برده و استراتژی جهانی را برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای با وقفه روبه‌رو می‌کند. وی در ادامه گفت: قرار است تمامی کشورهای عضو در مارس ۲۰۲۴ میلادی گرد هم آمده تا درباره استاندارد سازی سوخت دریایی و قیمت گذاری آن و تولید بیشتر سوخت سبز به بحث و بررسی بپردازند.وی ضمن دعوت از نمایندگان ۱۷۵ کشور عضو این سازمان به منظور شرکت در کمیته فرعی این سازمان، برنامه‌های کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی را بدین شرح اعلام کرد: ارزیابی اقدامات MEPC ۸۱ در مارس ۲۰۲۴ میلادی، نهایی شدن ارزیابی تأثیر (MEPC ۸۲) در اکتبر ۲۰۲۴ میلادی، تصویب اقدامات (MEPC ۸۳) بهار ۲۰۲۵ میلادی، اتخاذ تدابیر لازم برای شفاف سازی نتایج (MEPC ۸۳) پاییز ۲۰۲۵ میلادی.وی در پایان تاکید کرد: باید توازن جنسیتی در صنعت دریایی و چند زبانی در فعالیت دریانوردی توسط IMO و کشورهای عضو تقویت شده و به اطلاع عموم کشورهای عضو برسد.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران:

به دنبال فعال کردن کریدور شمال به جنوب هستیم

مدیر عامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در مراسم آغاز ساخت کشتی ۳۵۰۰ تنی در مازندران گفت: به دنبال فعال کردن کریدور شمال به جنوب هستیم که تعداد شناورها را ۳۰ درصد افزایش دادیم و امیدواریم با تحویل شناورها، هر سال دو فروند شناور به مجموعه افزوده شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمدرضا مدرس خیابانی مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اظهار کرد: به دنبال فعال کردن کریدور شمال به جنوب هستیم که تعداد شناورها را ۳۰ درصد افزایش دادیم و امیدواریم با تحویل شناورها، هر سال دو فروند شناور به مجموعه افزوده شود.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران افزود: امروز خط تولید ساخت شناور در کلاس خزر افتتاح شد و دانش فنی در صدرا بومی شد و می‌تواند به سرعت ساخت شناورها کمک کند.

به گفته مدرس مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ، البته بخشی از تجهیزات شناور وارداتی است اما مهم دانشی است که در اختیار متخصصان و مهندسان و مدیران این شرکت قرار دارد.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: تجارت منطقه خزر توسعه خواهد یافت و به نظر می‌رسد که قدرت اول کشتیرانی، جمهوری اسلامی ایران است.