



روزنامه دریایی

روزنه

برگزاری نشست تدوین نقشه راه فن آوری های نوین دریایی در نیروی دریایی ارتش ارگان های دریایی باید به سمت بهره گیری از فناوری های جدید حرکت کنند



سومین نشست تدوین نقشه راه فن آوری های نوین دریایی با حضور مدیران ارگان های دریایی به میزبانی نیروی دریایی ارتش برگزار شد . به گزارش روزانه دریایی اقتصادسرامد، در این نشست تخصصی مدیران و فعالان مراکز علمی و پژوهشی و دانشگاهی مرجع در علوم مرتبط و انجمن های صنفی و تخصصی حوزه دریا از جمله دانشگاه های امیرکبیر و صنعتی شریف، سازمان شیلات، سازمان بنادر و دریا نوردی، کشتیرانی جمهوری اسلامی، اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان محیط زیست به ارائه برنامه ها و پیشنهادات خود در راستای تدوین قطعنامه و برگزاری پتل های تخصصی داشتند.

باید به سمت بهره گیری از فناوری های جدید حرکت کنیم

دکتر کریم اکبری وکیل آبادی نماینده نیروی دریایی ارتش در حاشیه این نشست با اشاره به هم افزایی کلیه ارگانهای دریایی گفت؛ باید به سمت بهره گیری از فناوری های جدید حرکت کنیم.

ارگان های دریایی باید در کنار یکدیگر حرکت کنند
وی در ادامه افزود همه ارگانها و سازمان های دریایی باید در کنار یکدیگر حرکت کنند و ارتباطات خود را با صنایع همسو تقویت کنند.

باید فضایی امن برای تجارت دریایی ایجاد کنیم
اکبری وکیل آبادی در پایان خاطر نشان کرد: برابر اهداف ترسیم شده در توسعه دریا محور و گام دوم انقلاب به سمت بهره گیری مطلوب از کلیه ظرفیت های ملی و بین المللی حرکت کرده و فضایی امن برای تجارت دریایی ایجاد نمائیم.

در همین راستا، دکتر سمانه رضایی دبیر انجمن دریانوردان و مسئول محور ، ضمن ارائه گزارش عملکرد و نتایج جلسات بین المللی که پیش از این در بستر مجازی و با حضور کارشناسان و متخصصین ایرانی و نمایندگان ارگان ها و تشکل ها و همچنین کارشناسان و اساتیدی از دانشگاهها و کشورهای مختلف از جمله روسیه، سوئد، نروژ، فرانسه و دانشگاه WMU،برگزار شده بود، با ارائه پیش نویس نقشه راه فناوری های دریایی، نظرات متخصصین حاضر در جلسه را در سند پیش نویس اعمال نمود و مقرر شد تا نهایي شدن این سند و از طریق گروه مکاتبه ای این بررسی ها ادامه یابد.

باحکم مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی؛ پوریا کولیوند نماینده سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان بین المللی IMOشد



با حکم علی اکبر صفایی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، پوریا کولیوند به مدت ۴ سال به سمت نماینده ثابت این سازمان در سازمان بین المللی دریانوردی IMO منصوب شد.

به گزارش اقتصادسرامد، پوریا کولیوند پیش از این معاون اداره کل امور دریانوردان، سازمان های بین المللی و تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی بود. وی دارای مدرک کارشناسی مهندسی کشتی، کارشناسی ارشد مهندسی مکانیک و DBA،مدیریت استراتژیک می باشد. رییس اداره امور دریانوردان و رییس اداره آزمون و اسناد دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی، کارشناس مسئول کنترل و بازرسی PSCO، کارشناس مقابله با آلودگی دریا و مسئول تضمین کیفیت واحد دریایی و بندری مجتمع بندری امام خمینی از دیگر مسوابق و فعالیت های پوریا کولیوند در طول قریب به بیست سال سابقه کاری ایشان در سازمان بنادر و دریانوردی است .
مدرس بیسن المللی کنوانسیون های دریایی و تدریس در دانشگاه های داخل و سازمان بنادر و دریانوردی از جمله فعالیت های علمی و آموزشی کولیوند می باشد.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

زیر نظر شورای سیاستگذاری

سردبیر: دکتر ایرج گلشنی

چاپ: کارگر

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کارگاتور: فریبا عزیزی

توزیع: کار و کارگر

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۳۲۷

تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۲۹۹۶

اقتصادسرا آمد درباره «آینده صنعت» منتشر کرد؛

بخش اول

راهبردهای توسعه صنعتی با استراتژی مشخص صنعت «بی آینده» با فقدان سیاست های اقتصادی و صنعتی کار آمد

سند راهبرد توسعه صنعتی، شکاف اندازه بخش صنعت ایران و عربستان و ترکیه به ترتیب ۶,۶ و ۴۴,۷ میلیارد دلار بود که در سال ۱۴۰۱ این شکاف به ترتیب به ۱۸,۵ و ۱۳۷,۴ میلیارد دلار رسید. آنچه این وضعیت ناگوار را برای صنعت و بنگاه های صنعتی کشور زده است، فقدان الگو و سیاست های اقتصادی و صنعتی کارآمد و علمی و در چارچوب یک استراتژی توسعه ای مشخص بوده است. حسین حفقو، کارشناس مسائل اقتصادی در نوشتاری با تشریح راهبردهای توسعه صنعتی به داشتن چارچوب و استراتژی مشخص برای آینده صنعت کشور تاکید می کند و مشخصه های راهبرد توسعه صنعتی را این گونه تشریح می کند:
۱- آینده «صنعت» در ایران بستگی به فرآیند «توسعه صنعتی» در این سرزمین دارد. به عبارتی عملکرده «صنعت «آن چنانکه گفته شده است» حاصل تعامل پیچیده عوامل مختلف سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و حتی فرهنگی است که تنها با چیدمانی خاص از مجموعه این عوامل تبدیل به توسعه صنعتی می شود» (۱) در این تعریف طبعاً صنعت و فراتر از آن «توسعه صنعتی «در مجموعه ای از کارخانه ها و نصب ماشین آلات و.. خلاصه نمی شود که محصولاتی را طبق برنامه و خواست سیاست گذار تولید و در بازاری کنترل ی به فروش برسانند. چنانکه، «صنعت «و» توسعه صنعتی «در جهان مدرن نه زیر مجموعه بخش اقتصاد بلکه به عنوان مرحله ای از توسعه اقتصادی و گذار به توسعه همه جانبه و عامل کلیدی برای ارتقای بهره وری دیگر بخش های اقتصادی و افزایش درآمد ملی، ایجاد اشتغال پایدار و توسعه مناسبات اجتماعی محسوب می شود. براین اساس آنچه از» صنعت «در جهان امروز مورد نظر است، برآمده از تحول در ذهنیت و عینیت و فرهنگ جامعه و بر بستری از امنیت حقوق و مالکیت فردی، مناسبات خوب خارجی، ارتقای سطح دانش و مهارت، وجود زیرساخت های نهادی و فیزیکی مناسب، برقراری فضای مناسب در اقتصاد کلان و محیط مناسب کسب و کار و نظایر آن هاست. فرو کاستن این امر بس مهم و ساختاری به ایجاد چند کارخانه و تولید چند میلیون تن از یک یا چند محصول آن هم متکی به منابع طبیعی درکی ماقبل مدرن و صنعتی و متأسفانه تعریف غالب در فضای ذهنی تصمیم گیران کشورمان است. بر اساس همین درک ضعیف از مفهوم «توسعه صنعتی «، چند برنامه به اصطلاح «راهبردی» در دولت های اخیر تدوین و تصویب شد که طبق آن ها مثلاً مقرر بوده است که در سال ۱۴۰۴ چند میلیون خودرو یا یخچال و کولر آبی یا چند میلیون تن مواد و محصولات شیمیایی و پلافاولا و تایر و تیوپ و...تولید شود.(۲) این شیوه نگرش و تدوین برنامه، خاص نظام های سوسیالیستی سابق بوده و با اقتصاد آزاد و رقابتی و پیشرفته هیچ نسبتی ندارد.

۲- فرآیند «توسعه صنعتی» در کشورمان گذشته، حال و آینده ای دارد. بر این اساس، تحول در این حوزه نیازمند اولاً: تبیین وضعیت موجود در معنای بررسی و شناخت

نائب رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران وقطر

«بندر دیر» واسطه ترانزیت اوراسیا و قطر می شود

نائب رییس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قطر از تصمیم قطری ها برای سرمایه گذاری در بندر دیر استان بوشهر خبر داد و اظهار امیدواری کرد که این طرح مانند طرح های پیشین به دلیل بروکراسی پیچیده ایران متوقف نشود.

به گزارش اقتصادسرامد، خورشید گردرازی و وضعیت تجارت دو کشور را در سال جاری تشریح کرد و به ایلنا گفت: ارزش صادرات استان بوشهر به قطر در پنج ماهه نخست سال ۱۴۰۳ به حدود ۳۷ میلیون دلار رسید و از این میزان حدود ۳۰ میلیون دلار از بندر ذیر و حدود ۷ میلیون دلار از بندر بوشهر به قطر کالا صادر شده است. صادرات از مبدا بندر بوشهر نسبت به سال گذشته افزایش داشته اما میزان کالایی که از بندر دیر به قطر می رود در سال جاری نسبت به سال گذشته کاهش یافته بوده است و این می تواند زنگ خطری برای کاهش صادرات ایران به دلیل چالش های پیش روی صادرکنندگان باشد.

وی افزود: بیشتر صادرات ایران به قطر از مبدا استان بوشهر و بنادر بوشهر و دیر صورت می گیرد و بخش کوچکی از صادرات هم هم از مبدا استان هرمزگان انجام می شود اما به طور کلی مبدا ۷۵درصد از کل صادرات ایران به قطر از استان بوشهر صورت می گیرد.

گردرازی ادامه داد: مصاد معنایی به ویژه مصالح ساختمانی و میوه و تره بار همچنان دو گروه اصلی صادرات ایران را به قطر تشکیل می دهند و علاوه بر اینها صادرات میگوی پرورشی از بوشهر به قطر هم رشد چشمگیری داشته است. حجم میوه های تابستانی که امسال از استان های دیگر به بوشهر و از آنجا به بندر الؤیس قطر منتقل شد قابل توجه بود.

رییس اتاق بازرگانی بوشهر تصریح کرد: هزینه تمام شده تجارت در ایران بالا

رفته و این امر قدرت رقابت ایران را در بازار قطر کم می کند، یکی از مسائلی که سبب این افزایش هزینه شده بالا رفتن قیمت حمل است؛ هزینه حمل زمینی و دریایی در حالی افزایش یافته و کالاهایی که از ایران به قطر می رود ارزش دلاری قابل توجهی ندارد، برای حمل بار از بنادر بوشهر و دیر به بندر الرویس قطر ۷ تا ۸ دلار به ازای هر تن کرایه حمل محاسبه می شود، ضمن اینکه ضعف تجهیزات نگهداری در الرویس احتمال آسیب به بار میوه و تره بار را در صورت نیاز به توقف بار افزایش می دهد و گاه این امر سبب می شود کالا به ایران برگشت بخورد.

وی خاطر نشان کرد: پیامد این مسائل کاهش حاشیه سود صادرات است، این شرایط تاجران ایرانی را با تاجران ترکیه ای مقایسه کنید که گاه هزینه حمل به عنوان یک مشق صادراتی برای صادرکننده صفر می شود در حالی که در ایران صادرکننده باید همه این هزینه ها را بر مبنای قیمت ارز در بازار آزاد پرداخت کند و پس از آن هم باید ارز حاصل از صادرات را در سامانه نما عرضه کند و با قیمتی پایین تر از ارز در بازار آزاد در اختیار دولت قرار دهد. چنین محدودیت هایی صادرکنندگان را به فرسار از مالیات و گریز از انجام تعهدات ارزی سوق داده است.

نائب رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قطر اظهار کرد: این مشکلات در حالی برای صادرکنندگان دست و پاگیر شده که مشکلات سنتی برآمده از نبود امکان تبادلات بانکی همچنان برقرار است و گاه ضررهای هنگفتی را متوجه بازرگانان ایرانی در تجارت با قطر می کند؛ امروز جایگزین شدن تنبیه های صادراتی با مشق های صادراتی پیشین در کشور ما سبب شده بسیاری از تاجران خوش نام کشور نه فقط تاجران استان بوشهر پرورنده های تعزیراتی داشته باشند. گردرازی گفت: هنوز مشکلات مربوط به تعهدات ارزی حل نشده که دولت عوارض صادرات را هم افزایش داده است در حالی که پیش تر صادرات همواره معاف از پرداخت عوارض بود، دولت عوارض صادرات را با هدف جلوگیری از خام فروشی صادراتی داده اما به این نکته توجه نداشته که صادرات کالای با ارزش افزوده نیاز به تجهیزات و فناوری هایی دارد که امکان ورود آنها به ایران به دلیل تحریم بودن کشور وجود ندارد.

وی در ادامه به توقف فعالیت مرکز تجاری ایران در قطر اشاره کرد و توضیح

بوشهر حضور داشتند.

امیر دریادار بلوچ معاون هماهنگ کننده نیروی دریایی راهبردی ارتش، اجرای موفقیت آمیز مأموریت تأمین امنیت خطوط مواصلاتی کشتیرانی کشورمان در آب های دوردست توسط ناو گروه ۹۸ رزمی نداجا را در راستای لبیک به فرامین فرماندهی معظم کل قوا دانست و افزود: با وجود شرایط حساس نظامی حاکم بر خلیج عدن و دریای سرخ، ناوشکن جماران با پشتیبانی ناونبدر پشتیبانی رزمی بوشهر، با قوت و قدرت تمام، از خطوط مواصلاتی کشتیرانی کشورمان و کشتی های تجاری و نفتکش جمهوری اسلامی ایران حراست و حفاظت کردند وی افزود: هم اکنون ناوشکن تمام ایرانی دنا با پشتیبانی ناونبدر پشتیبانی

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

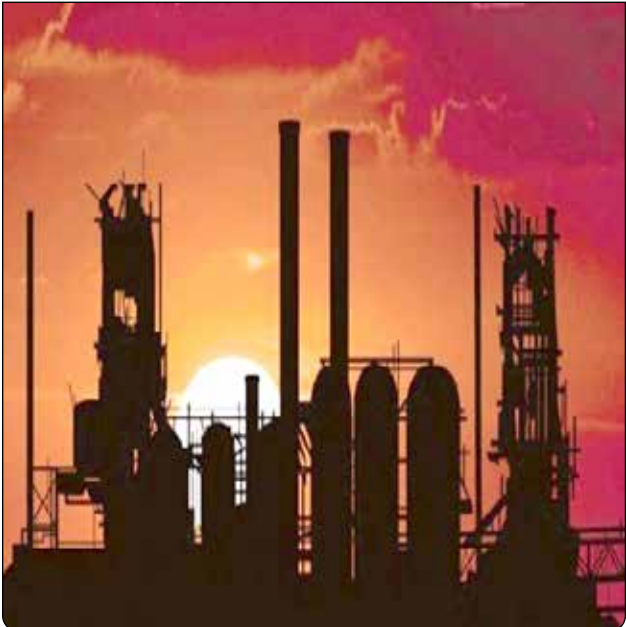
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیردولتی

نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی -

پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

یکشنبه - ۲۵ شهریور ۱۴۰۳
سال هشتم - شماره ۲۰۱۴



(path dependency) تغییر نهادی در جوامع، بخصوص کشورهای متکی به منابع طبیعی مانند نفت به راحتی رخ نمی دهد و «در این کشورها اگر تغییری در وضعیت ریل گذاری مسیر حرکت اتفاق نیفتد، قطار اقتصادی آنها تحت تأثیر نیروی پیشران ناشی از وضعیت گذشته به همان مسیر همیشگی خود ادامه خواهد داد» (دکتر مسعود نیلی).
تحقق «توسعه صنعتی» چنانکه بارها گفته شده است در درجه اول بستگی به تصویر آرمانی و بلندمدتی دارد که در ذهن مدیریت سیاسی از توسعه نقش بسته است. لذا اولین نقطه حرکت در تحقق «توسعه صنعتی» حصول توافق در مورد این تصویر است. پس از شکل گیری این تصویر آرمانی و توافق بر سر آن، سؤال آن خواهد بود که چگونه این تصویر محقق می شود و چگونه می توان به این هدف مطلوب رسید و کدام مجموعه از تصمیمات و سیاست گذاری و نهادسازی در اقتصاد داخلی، چه در سطح ملی و چه در سطح بخش صنعت در هماهنگی با تحولات آینده اقتصاد جهانی، هدف های توسعه صنعتی را امکان پذیر می سازد؟ الزامات محیطی و شرایط عمومی کشور در ابعاد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی به عنوان زمینه ساز موفقیت توسعه صنعتی چیست و چگونه باید باشد؟ بدیهی است که این امر به خودی خود واقع نمی شود و مستلزم ایفای نقش مؤثر توسط دولت است. لذا لازم است و باید نقش دولت در فراهم ساختن الزامات توسعه صنعتی در سطح اقتصاد ملی در بخش صنعت به درستی تعریف شود. مواردی همچون: جهت گیری در سیاست خارجی کشور، سیاست های اقتصاد کلان (نرخ ارز، نرخ بهره، نرخ تعرفه، بودجه سالیانه، سرمایه گذاری داخلی و خارجی و ...)، حقوق مالکیت و نظام قضایی عادلانه در رسیدگی به دعاوی، محیط کسب و کار (قوانین و مقررات، مجوزها و ...)، حقوق فردی و شهروندی و ... به نقش و تأثیر سیاست های دولت بستگی دارد. ادامه دارد...



داد: این مرکز در دولت سیزدهم افتتاح شد اما هنوز به مرحله اجرا در نیامده است و امیدواریم این امر در دولت چهاردهم محقق شود؛ دلیل توقف فعالیت مرکز این است که دولت عزم کرد تا علاوه بر سیاست گذاری، در امور اجرایی نیز دخالت داشته باشد و آن را از اختیار بخش خصوصی خارج کند اما به دلیل اینکه این امر توسط دولتی ها اهلیت سنجی نشد و به درستی پیش نفت اجرایی شدن این پروژه متوقف شد و تاکنون تنها هزینه احداث آن به گردن سازمان توسعه تجارت افتاده است.

رئیس اتاق بازرگانی بوشهر در ادامه از سرمایه گذاری قطری ها در ایران گفت و اضافه کرد: حدود سه سال پیش قطری ها در ایران در نگهداری دام سبک زندهای که از استرالیا به استان بوشهر می آوردند سرمایه گذاری کرده بودند تا هم گوشت آن را در بازار ایران عرضه کنند و هم این کالا را به واسطه ایران به کشورهای دیگر صادر کنند اما بروکراسی پیچیده ایران سبب شد که عطای سرمایه گذاری در ایران را به لقای آن ببخشند.

وی یادآور شد: اکنون هم مذاکراتی شده تا بندر دیر به عنوان واسطه ترانزیت کالا از کشورهای اوراسیا به قطر قرار بگیرد و در این بندر سردخانه ای برای ذخیره کالاهای فسادپذیر احداث شود. دلیل انتخاب بندر دیر نزدیکی آن به قطر است این بندر تنها ۱۰۰ مایل با قطر فاصله دارد. امیدواریم این طرح با شکست مواجه نشود و عملیاتی شو



رزمی بوشهر در قالب ناو گروه ۹۹ رزمی نداجا، در حال حراست و صیانت از منافع ملی کشور و عزیمات ایران، در خلیج عدن و دریای سرخ است.

امیر دریادار دوم جلیل مقدم فرمانده قرارگاه مقدم ناوگان جنوب نداجا نیر در این مراسم گفت: حضور مقتدرانه ناو گروه های نیروی دریایی راهبردی ارتش در دریاهای دوردست و مناطقی که ممکن است تهدیدی برای امنیت خطوط مواصلاتی کشتیرانی کشورمان وجود داشته باشد، تضمین کننده امنیت مسیر دریایی برای کشتی های تجاری و نفتکش ایران اسلامی و سایر کشورهای دوست است.