

دریاپایه

بنا‌در

اجرای طرح‌های مردم‌محور، پیشران تحول بنیادین اقتصاد محلی؛

نصب اسکله فلزی شناور در بندر پهل

الزام عملی به درخواست‌های مردمی



مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان اجرای طرح‌های مردم‌محور را پیشران تغییر و تحول بنیادین محور را پیشران تغییر و تحول بنیادین برای اقتصاد محلی برشمرد و گفت: نصب اسکله فلزی شناور در بندر پهل التزام عملی به درخواست‌های مردمی در سفر مدیرعامل سازمان به این استان در بندری حاکمیتی بود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین عباس‌نژاد در حاشیه بازدید از بندر پهل، اجرای طرح‌های مردم محور را پیشران تغییر و تحول بنیادین برای اقتصاد محلی برشمرد و گفت: نصب اسکله فلزی شناور در بندر پهل التزام عملی به درخواست‌های مردمی در سفر مدیرعامل سازمان به این استان در بندری حاکمیتی بود.

وی ادامه داد: به دنبال درخواست‌های مردمی و به منظور افزایش ضریب ایمنی تردد دریایی در بندرگاه پهل عملیات ساخت، نصب و راه‌اندازی یک فروند اسکله فلزی شناور در دستور کار قرار گرفت و امروز عملیات اجرایی آن پایان یافته و در آینده‌ای نزدیک مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با بیان اینکه پیشرفت‌های روزافزون در الزامات استانداردها و ایمنی دریانوردی را دیگر نمی‌توان با روش‌های سنتی دنبال کرد، گفت: بدنه زیرآبی این اسکله شناور از نوع ترامپاران بوده تا از تعادل و پایداری بیش‌تری در زمان موج‌بودن دریا برخوردار باشد.

عباس‌نژاد یادآور شد: پس از ساخت نخستین سری از اسکله‌های ترامپاران به دست متخصصان داخلی، مراحل پایداری آن در عملیات پهلوگیری انواع شناور و هم‌چنین استحکام سازه‌ای نمونه مشابهی را در حوضچه بندر شهید رجایی مورد آزمایش قرار داده که نتایج مثبتی را به دنبال داشته است.

به گفته وی؛ با بهره‌برداری از این اسکله امکان پهلوگیری انواع بارج و شناورهای باری سنتی و ششیلاتی در بندر پهل ایجاد و امکان صادرات تنوع کالایی از این نقطه به سایر کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس فراهم می‌شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در پایان طول این اسکله فلزی شناور در حدود ۳۲ متر، هشت متر عرض، آبخور حدود ۹۰ سانتی‌متر و با ارتفاع حدود دو متر و ۷۰ سانتی‌متر اعلام کرد.

رها سازی ۳۴۰ هزار قطعه انواع بچه ماهی بومی در تالاب عرب حسن شوشتر



رئیس اداره شیلات شوشتر گفت: ۳۴۰ هزار قطعه انواع بچه ماهی بومی و محلی در تالاب عرب حسن شهرستان شوشتر رها سازی شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، جهانبخش مهدی پور در گفت و گویی رسانه‌ای بیان کرد: در ادامه روند بازسازی ذخایر آبزیان در منابع آبی مستعد استان، امروز ۳۴۰ هزار قطعه بچه ماهی بومی (بنی، برزم، عنزه، گطان و شیرت) در تالاب عرب حسن شوشتر رها سازی شد.

رئیس اداره شیلات شوشتر با بیان اینکه این شهرستان دارای بیشترین مزارع پرورش ماهی گرمابی به صورت انفرادی در سطح استان است افزود: شهرستان شوشتر دارای ۲۰۷ کارگاه پرورش ماهی و ۱۹ آبند و تالاب و ۳ رودخانه پر آب گرگر، شطیپ و دز است که در مجموع سالانه بیش از ۱۵ هزار تن ماهی تولید می‌کند.

وی ادامه داد: تالاب عرب حسن بیش از ۷۰ هکتار مساحت دارد که محل مناسبی جهت پرورش آبزیان بومی شهرستان بشمار می‌رود و تعداد ۱۰ صیاد بومی در این منطقه با هماهنگی محیط زیست به فعالیت صید و بهره برداری مشغول هستند.



نمی‌شوند. تعداد محدودی را نفتکش اعلام می‌کند که بورس می‌کنیم. مثلاً ۱۰ نفر را بورس می‌کنند و اگر معدل‌شان زیر ۱۶ باشد بورسیه آن‌ها لغو می‌شود و بعداً همین‌که ۱۰ نفر از سی‌نفر انتخاب و گلچین می‌شوند، رقابت شدیدی بین‌شان ایجاد می‌شود. حتی بعضاً کار به دعوا می‌کشد. آنقدر برایشان نمره مهم است چون معدل را بالا و پایین می‌کنند. خواهش و التماس به استاد می‌کنند که به آن‌ها یک نمره دهند تا بورس‌شان سرس‌جایش بماند. حس می‌کنم اگر سازمان‌های دیگر و شرکت‌های دیگر مرتبط با دریا که تعدادشان کم نیست همین طرح بورس را راه‌ببندازند، فکر نمی‌کنم هزینه زیادی هم بشود. وقتی به یک دانشجو ماهی یک‌الی دو میلیون تومان بدهید که در چهار سال عدد زیادی هم نباشد، انگیزه ایجاد می‌کند. دانشجو بعضاً با همین می‌تواند انگیزه پیدا کند و درس بخواند.

روزنامه دریایی سرآمد: در حوزه تولید دانش بومی حوزه دریا که اساسش پژوهش‌هایی که شما انجام می‌دهید در چه وضعیت هستیم؟
دکتر ابراهیمی: فکر می‌کنم خیلی جایگاه بالایی مانند پزشکی یا تخصص‌هایی مانند سلول‌های بنیادین و نانو نداریم و مانند آن‌ها نیستیم. ولی در خیلی از بخش‌هایی که نیاز کشور بوده است و سرمایه‌گذاری درستی انجام شده و حمایت از پژوهش‌گرها و محققینی که در این‌س حوزه‌ها کار می‌کنند نتایجی که گرفته‌اند خوب بوده است. مثلاً در بحث‌های نظامی نگاه کنید یا صنایع دریایی مرتبط با وزارت دفاع یا ارگان‌های دریایی نظامی، سرمایه‌گذاری شده و الان می‌بینید ناوشکن و بخش‌های دیگری از شناورهایی که به دلایل تحریم و محدودیت به آن‌ها نیاز داشته‌ایم، به دنبال آن رفته‌ایم و خیلی از بحث‌های مربوط به زیرسطح و روی‌سطح و موشک‌ها بومی شده است. ولی در بخش‌های دیگر متأسفانه سرمایه‌گذاری نشده است و چون خیلی راحت توانسته‌ایم از کشورهایی که فروشنده بوده‌اند این‌ها را بخریم، رشد کمتر بوده است. در همین مهندسی دریایی و ساخت کشتی اگر نگاه کنید، دانش آن را قطعاً داریم و افرادی داریم که می‌توانند روی آن کار کنند و بسازند. ولی چون کره جنوبی و چین، کشتی‌ها را شش‌ماهه یا یک‌ساله به ما تحویل می‌دهند و بعضاً قیمت آن‌هم با روندی که داریم و طولانی‌تر می‌شود ارزان‌تر در می‌آید، خیلی از مدیران‌ما و روسای شرکت‌های دریایی ترجیح می‌دهند از کره جنوبی و چین کشتی بخرند. در حالی‌که همین یک کشتی اگر در کشور حمایت مالی شود و روی آن سرمایه‌گذاری شود و ساخته شود می‌تواند تعداد زیادی نیرو را مشغول و اشتغال خوبی ایجاد کند.

روزنامه دریایی سرآمد: راهکار چیست؟
دکتر ابراهیمی: در این حوزه‌ها خیلی ضعیف عمل شده است. خیلی‌های‌ش شاید مدیریتی است. مثلاً اختلافی بین کشتی‌ساز و کسی که کشتی می‌خواهد وجود دارد. کشتی‌ساز می‌گوید چرا از ما کشتی نمی‌خرید؟ کسی که کشتی می‌خواهد می‌گوید ساخت آن را زمان‌بر می‌کنید و کشتی شش‌ماهه را سه چهار ساله و با تأخیر تحویل می‌دهید. می‌بینید که در این حوزه پیشرفتی نداشته‌ایم. بیشتر به نظر می‌آید که مدیریتی باشد. ولی در حوزه تعمیرات کشتی چون مجبور بوده‌اند در شرکت‌های دریایی ایرانی کشتی‌ها را تعمیر کنند و نمی‌صرفیده به چین یا کره برای تعمیرات ساده بروند، می‌بینید که کشتی‌سازهای ما تبدیل به تعمیرکننده‌های کشتی‌ها شده‌اند. خوب هم کار می‌کنند. در رشته‌های دیگر هم همین‌است. در رشته‌های علوم دریایی و رشته‌هایی که در حوزه دریا کار می‌کنند، آن‌جایی که نیاز بوده و سرمایه‌گذاری شده است، پیشرفت داشته‌ایم و بقیه‌اش هم می‌بینیم محقق و پژوهشگر و استاد دانشگاه عملاً تحقیق می‌کند و کنارش می‌گذارد. چون استفاده و نیازی به آن ندارند. ممکن است کشور دیگری از این مقاله من استفاده کند. ولی در کشور ما می‌گویند پروانه را از جای دیگری می‌خریم و مقاله شما خیلی به کار ما نمی‌آید.

نمی‌شوند. تعداد محدودی را نفتکش اعلام می‌کند که بورس می‌کنیم. مثلاً ۱۰ نفر را بورس می‌کنند و اگر معدل‌شان زیر ۱۶ باشد بورسیه آن‌ها لغو می‌شود و بعداً همین‌که ۱۰ نفر از سی‌نفر انتخاب و گلچین می‌شوند، رقابت شدیدی بین‌شان ایجاد می‌شود. حتی بعضاً کار به دعوا می‌کشد. آنقدر برایشان نمره مهم است چون معدل را بالا و پایین می‌کنند. خواهش و التماس به استاد می‌کنند که به آن‌ها یک نمره دهند تا بورس‌شان سرس‌جایش بماند. حس می‌کنم اگر سازمان‌های دیگر و شرکت‌های دیگر مرتبط با دریا که تعدادشان کم نیست همین طرح بورس را راه‌ببندازند، فکر نمی‌کنم هزینه زیادی هم بشود. وقتی به یک دانشجو ماهی یک‌الی دو میلیون تومان بدهید که در چهار سال عدد زیادی هم نباشد، انگیزه ایجاد می‌کند. دانشجو بعضاً با همین می‌تواند انگیزه پیدا کند و درس بخواند.

«از آن‌جا که حوزه ساخت موشک، اداوات تسلیحاتی یا صنایع دریایی مرتبط باوزارت دفاع یا ارگان‌های نظامی دریایی، اولویت قرار گرفته، سرمایه‌گذاری شده است، ناوشکن و بخش‌های دیگری از شناورهایی که به دلایل تحریم و محدودیت به آن‌ها نیاز داشته‌ایم، به دنبال آن رفته‌ایم و خیلی از بحث‌های مربوط به زیر سطح، سطح و موشک‌ها بومی شده است ولی در بخش‌های دیگر اولویت نبوده است و متأسفانه سرمایه‌گذاری نشده است.

روزنامه دریایی سرآمد: تعریف پژوهش در حوزه مهندسی از نقطه نظر علمی دریا با بقیه جاها و حتی روش تحقیقش متفاوت است؟
دکتر ابراهیمی: تقریباً می‌شود گفت که نه. پژوهش یک مفهوم کلی دارد که شما این را در همه رشته‌ها می‌توانید ببینید. موضوع متفاوت می‌شود. بعضاً روش تحقیق متفاوت می‌شود. مثلاً من که رشته ام مهندسی است، روش تحقیق و کارم با کسی که رشته‌های میدانی و شیلات و زیست دریایی یا مدیریت حمل و نقل کار می‌کند متفاوت می‌شود. ولی چون محیط همه یکی است...

روزنامه دریایی سرآمد: چطور روش تحقیق تغییر می‌کند؟
دکتر ابراهیمی: مثلاً من که مهندس دریا هستم روی موضوعی به صورت آزمایشگاهی و کیس‌استادی کار می‌کنم. روی پروانه کشتی بررسی می‌کنم که تغییر بلید این پروانه چقدر روی نویزی کسه تولید می‌کند تأثیر می‌گذارد. این نیازمند این است که با یک نرم‌افزار یا آزمایشگاه دریایی کار انجام دهم و کارم

مدیر امور پژوهشی دانشگاه دریانوردی و علوم

دریایی چابهار به «روزنامه دریایی سرآمد» می‌گوید:

ارتقاء وضعیت علوم دریایی نیازمند سرمایه‌گذاری است

ارگان‌ها برای جذب دریانوردان در آینده به التماس می‌افتند!

گروه دانش دریا – امید اسماعیلی – کمبود کارشناسان نخبه در حوزه دریایی مستلزم بررسی کارشناسانه مراکز پژوهشی استنف این‌که «مثلاً کشتیرانی جمهوری اسلامی معمولاً فراخوان منتشر می‌کند مبنی بر این‌که معدل لازم ۱۲ برای بورسیه و ورودی به موسسه آموزشی کف نمره پذیرش است»، یا این‌که طبق پژوهش‌ما حدود ۴۰ درصد ابراز تمایل می‌کردند که به محض این‌که مدرک گرفتند از این رشته و دریا فرار کنند. این‌ها نیازمند یک پژوهش ملی است که شناخته شده نیست موضوع «فرهنگ‌سازی دریا» در ایران یا نادیده گرفته شده است یا سطحی به آن پرداخته ایم در حالی‌که یک موضوع خاص و حیاتی در کشور ماست نباید با کاپیتان جک گنجشک‌ه و دزدان دریایی و مخصوصاً جایی که کشتی غرق می‌شود شناخته شود. فقط آن‌جا دریا و کاپیتان و این حرف‌ها مطرح می‌شود. این یعنی یک بازیافت فرهنگی نیاز داریم. یا این‌که در حوزه نیازمندی‌های دریا پژوهش مشخصی انجام شده است؟ برای پاسخ به این پرسش‌ها در روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد با دکتر ابوذر ابراهیمی مدیر امور پژوهشی دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار هم صحبت شدیم محصل این گفت‌وگو را باهم می‌خوانیم:

رشته تخصصی ابوذر ابراهیمی مهندسی دریا گرایش هیدرو دینامیک از دانشگاه صنعتی شریف مدرک دکتر را ارشد اخذ کرده است وی از ۴ سال پیش نیز مدیر پژوهشی دانشگاه دریانوردی است.

روزنامه دریایی سرآمد: آیا روی موضوع ضرورت تأمین نیروی مورد نیاز اقتصاد دریا پژوهش مشخصی انجام شده است؟

دکتر ابراهیمی: در این حوزه بیشتر به سمنی می‌رود که شاید رشته‌های علوم انسانی که می‌توانند کارهای آماری انجام دهند ورود کنند. ولی ما در رشته‌های مهندسی بیشتر درگیر کارهای پژوهشی مرتبط با حوزه مهندسی هستیم. ولی چالشی که در خود رشته‌های‌مان درگیر هستیم و بعضاً با همکاران‌مان صحبت می‌کنیم و به این نتیجه رسیده‌ایم که همان‌طور که اشاره می‌فرمایید کشور به این نیروهای دریایی نیاز دارد و اوضاع در حال بدتر شدن است. چراکه الان در رشته‌های مهندسی، خیلی‌ها اقبال به این موضوعات ندارند و به سمت رشته‌های دیگر می‌روند. شاید الان آن‌قدر بحرانی نیست. ولی از ۱۰ سال آینده نیاز باشد به افراد التماس کنید که در رشته‌های مورد نیاز و در سازمان دریایی و شرکت دریایی کار کنند.

برای درک و رسیدن به جواب این پرسش‌ها می‌طلبید که از همین الان دولت از همان مقطع کارشناسی بورسیه کند. فکر می‌کنم در رشته‌های دیگر هم رخ می‌دهد. وقتی شخصی در دانشگاه می‌آید و آمیش این است که وقتی تمام کرد یک شغل خوب و حقوق خوبی داشته باشد، اگر با حقوق نه چندان زیاد بورسیه کنند، هم تمهید برای فرد ایجاد می‌کند که بعد که درشش تمام شد مجبور است آن‌جا کار کند و هم این‌که انگیزه پیدا می‌کند و برایش مهم می‌شود که درس بخواند.

روزنامه دریایی سرآمد: وضعیت در حال حاضر به چه شکل است؟
دکتر ابراهیمی: در حال حاضر در رشته مهندسی دریایی دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، تعداد ورودی‌های‌مان زیاد است. ولی همه این‌ها بورس

در بیست و دومین نشست کمیته طرح جامع بنادر کشور صورت گرفت:

تصویب مطالعات نهایی مکان یابی بندر جدید لنگه



مطالعات مکان‌یابی و امکان‌سنجی احداث بندر جدید لنگه با تأکیدات مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصویب و مقرر شد فرآیندهای لازم برای تملک اراضی و آغاز عملیات اجرایی تا قبل از پایان سال جاری به سرعت انجام شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی‌اکبر صفایی در بیست و دومین نشست کمیته طرح جامع بنادر کشور به صورت ویدئو کنفرانسی تأکید بر اجرای طرح‌های کلان و پیشران اقتصادی در راستای تحقق سیاست‌های کلان توسعه دریامحور ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری بر تسریع در آغاز عملیات اجرایی و احداث بندر بزرگ غرب هرمزگان تا قبل از سال جاری تأکید کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی خواستار همکاری همه ادارات و نهادهای مرتبط و بخش‌های سازمانی در تحقق این طرح ملی و تأثیرگذار در اقتصاد دریابرد و اشتغال پایدار شد.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان نیز در این ارتباط ویدئو کنفرانسی گفت: مطالعات مکان‌یابی و امکان‌سنجی بندر جدید لنگه با دستور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در تیرماه سال ۱۴۰۲ با هدف تحقق سیاست‌های کلان دریامحور، کاهش آلودگی و ترافیک ناشی از فعالیت‌های بندر در درون شهر آغاز و ۲۱ مهرماه سال جاری نیز با تصویب نهایی در کمیته طرح جامع بنادر کشور پایان یافت و زمینه‌ساز فرآیندهای اجرایی احداث این بندر شد. مرتضی سالاری ادامه داد: بر اساس نتایج مطالعات، بندر جدید لنگه در ۳۳ کیلومتری غرب بندر فعلی لنگه در مساحتی به وسعت یک هزار و ۵۰۰ هکتار و آبخور ۱۲.۵ متر با قابلیت پذیرش کشتی‌هایی با ظرفیت بارگیری ۵۰۰ هزار تن در سه مرحله توسعه‌ای احداث خواهد شد. به گفته وی؛ با طراحی اسکله‌های متعدد برای پهلوگیری انواع کشتی‌های جنرال کارگو، رورو، فله‌بر و کانتریئر، بندر جدید لنگه یک بندر چندمنظوره خواهد بود که قابلیت پذیرش هم‌زمان بیش از ۲۰۰ فروند کشتی در اندازه‌های مختلف خواهد داشت. مدیر بنادر غرب هرمزگان اضافه کرد: با برخورداری از اراضی وسیع پسرگانه و ساخت انبارهای متعدد بندر جدید لنگه می‌تواند پاسخ‌گوی تقاضای مختلف حمل و نقل دریایی در رویه‌های ترانزیت، صادرات، واردات، کابوتاژ با انواع بسته‌بندی و شیوه حمل باشد.