

دریاپایه ۳

بنادر

امام جمعه بوشهر در دیدار اعضای کمیسیون قضایی مجلس:
تغییرات مکرر قوانین تجارت دریایی باعث نابودی سرمایه‌های مردم شده‌است



نماینده ولی فقیه در استان و امام جمعه بوشهر گفت: تغییرات مکرر قوانین تجارت دریایی باعث نابودی سرمایه‌های مردم شده است.
به گزارش اقتصادسراسرآمد، آیت‌الله صفایی بوشهری در دیدار اعضای کمیسیون قضایی مجلس شورای اسلامی با اشاره به مشکلات تجارت دریایی گفت: تغییرات مکرر قوانین باعث نابودی سرمایه‌های مردم شده است.

وی افزود: بسیاری از صیادان با اخذ وام، لنج خریداری کردند، اما با تغییر قوانین، نه تنها شغل خود را از دست دادند، بلکه خانه‌هایشان نیز به دلیل عدم توانایی در پرداخت اقساط، توقیف شده است.

برای فعال‌سازی بازار چه تهنجی همکاری‌های لازم صورت گیرد



فرماندار کنارک گفت: خوشبختانه نگاه مجموعه بنادر به صیادان و لنج داران منطقه، همراه و توسعه‌گراست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد یونس حقانی به ایستنا، بیان کرد: با راه‌اندازی خطوط دریایی، قطعاً منطقه شاهد رونق اقتصادی، گردشگری و اشتغال خواهد بود. حقانی تأکید کرد: برای فعال‌سازی بازارچه تهنجی همکاری‌های لازم صورت گیرد.وی افزود: یکی از مطالبات مردم استقرار رسمی اداره بندر در کنارک است که با جدیت پیگیری خواهیم کرد. فرماندار گفت: انتظار داریم سازمان بنادر در این مسیر همراه ما باشد و برای فعال‌سازی بازارچه تهنجی نیز همکاری‌های لازم صورت گیرد.

فرماندار کنارک همچنین بر لزوم رعایت حریم قانونی ۶۰ متر از دریا تأکید کرد و خواستار هماهنگی بیشتر در اجرای طرح‌های ساحلی شد.

اعتراض بانزشتگان کشتی‌سازی صدرابه شیوه محاسبه «سنوات پایان خدمت»

شماری از کارگران بانزشته شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) در استان بوشهر، به شیوه محاسبه سنوات بانزشتگی خود در این واحد صنعتی انتقاد دارند.

به گزارش اقتصادسراسرآمداز ایلنا، به گفته چندتن از کارگران بانزشته شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) در استان بوشهر، طبق قانون، مبنای محاسبه سنوات کارگران در قانون کار به ازای هر سال کار معادل یک ماه آخرین حقوق تعیین شده است؛ این در حالی است که کارفرمای شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) بوشهر در پرداخت سنوات بانزشتگی شمار زیادی از کارگران، طبق این قانون عمل نکرده است.

از قرار معلوم در نتیجه عدم اجرای این قانون توسط کارفرما، میزان پرداختی هر یک از کارگران بانزشته به حداقل کاهش یافته و همین مسئله باعث شده که برخی آن‌ها برای وصول مطالبات سنواتی خود به اداره کار بوشهر، طرح شکایت کنند.

ایسن کارگران بانزشته می‌گویند: سنوات بانزشتگی آن‌ها تا سال ۱۳۹۴ پرداخت نشده و فقط تعدادی از همکاران وجوهی را به عنوان علی الحساب از شرکت به دلیل شرایط اضطراری زندگی خود مطالبه کرده‌اند بعد آن از سال ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۲ وجوهی که همکاران ما به عنوان سنوات دریافت کرده‌اند، بر مبنای آخرین حقوق و دستمزد نبوده است.

مشکل اصلی ایجاد شده برای کارگران بانزشته مجموعه آن است که در هنگام بانزشتگی کارگران، کارفرما وجوه پرداختی در حین کار را به عنوان حق سنوات آن‌ها محاسبه کرده است و از محاسبه حق سنوات براساس آخرین حقوق پرداختی و پرداخت مابه‌التفاوت آن سرباز می‌زند. این در حالی است که مبنای محاسبه سنوات کارگران در قانون کار، به ازای هر سال کار معادل یک ماه آخرین حقوق و براساس تمام آیت‌های مزدی به تبع شغل، تعیین شده است. کارگران می‌گویند: طبق قانون، حق سنوات کارگران، باید هنگام پایان کار پرداخت شود. برای کارگران، پایان کار همان زمان بانزشتگی آن‌هاست. بنابراین اگر کارفرمایی وسط کار، حق سنوات را پرداخت کند، این وجه به صورت علی‌الحساب مدنظر قرار خواهد گرفت.



و ظرفیت‌های تخلیه و بارگیری، شریان‌های حیاتی تجارت دریایی کشور را تشکیل می‌دهند. افزون‌بر آن، وجود منابع غنی شیلاتی در آب‌های شمال و جنوب، امکان توسعه صنایع فراوری محصولات دریایی، افزایش صادرات غیرنفتی و ایجاد فرصت‌های اشتغال پایدار را در اختیار کشور قرار می‌دهد.

در کنار این ظرفیت‌ها، منابع عظیم انرژی در خلیج فارس، به‌ویژه میدان‌های گازی مشترک همچون پارس جنوبی، مزیتی راهبردی در اختیار ایران قرار داده‌است. بهره‌برداری هوشمندانه از این منابع، ضمن تقویت امنیت انرژی کشور، امکان توسعه صنایع پتروشیمی، پالایشگاه‌ها و حتی صادرات فرآورده‌های انرژی از طریق بنادر جنوبی را فراهم می‌آورد. در سال‌های اخیر، موضوع انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی همچون انرژی جزرومد، بادهای ساحلی و امواج نیز به‌عنوان حوزه‌ی نو ظهور در توسعه دریامحور مورد توجه قرار گرفته که ایران نیز با برخورداری از سواحل گسترده می‌تواند از این فناوری‌ها بهره‌مند شود.

یکی دیگر از ظرفیت‌های مغفول‌مانده در کشور، گردشگری دریایی است. سواحل زیبا و بکر جنوب، به‌ویژه در استان‌های هرمزگان، بوشهر و سیستان و بلوچستان، پتانسیل بالایی برای جذب گردشگر داخلی و خارجی دارند. توسعه بنادر تفریحی، اسکله‌های گردشگری، اقامتگاه‌های ساحلی و ورزش‌های دریایی می‌تواند ضمن تنوع‌بخشی به اقتصاد ساحلی، به اشتغالزایی بومی کمک شایانی کند.

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی همچون کیش، قشم، چابهار و انزلی نیز می‌توانند نقش کاتالیزور در پیوند زدن ظرفیت‌های داخلی با بازارهای بین‌المللی ایفا کنند. این مناطق با فراهم‌کردن بسترهای قانونی و مشوق‌های سرمایه‌گذاری، قادرند فعالیت‌های مبتنی بر اقتصاد دریا را شتاب ببخشند و زمینه حضور مؤثر ایران در زنجیره‌های ارزش جهانی را فراهم آورند.

در مجموع، ظرفیت‌های دریایی ایران بسیار گسترده و متنوع است، اما آنچه تاکنون مانع شکوفایی کامل این ظرفیت‌ها شده، فقدان برنامه‌ریزی یکپارچه، نگاه بخشی و گاه غفلت از مزیت‌های راهبردی دریا در سیاست‌گذاری‌های کلان بوده‌است.

در صورت بازنگری در ایسن رویکردها و توجه به ظرفیت‌های دریایی در چارچوب توسعه متوازن و پایدار، می‌توان انتظار داشت که دریا به یکی از پیشران‌های اصلی رشد اقتصادی کشور بدل شود.

حقوقی و زیرساختی، در کنار مشارکت فعال بخش خصوصی و جوامع محلی، بسیار تعیین‌کننده است.

با گسترش ادبیات توسعه منطقه‌ای، بسیاری از کشورها به‌ویژه آن‌هایی که دارای مرزهای آبی قابل‌توجهی هستند، مدل‌هایی از توسعه دریامحور را به‌کار بسته‌اند تا از این مزیت جغرافیایی برای ارتقای جایگاه اقتصادی خود در سطح منطقه‌ای و جهانی استفاده کنند. توسعه بندرگاه‌های هوشمند، کريدورهای لجستیکی، فناوری‌های نوین دریایی و تقویت زنجیره ارزش محصولات دریایی تنها بخشی از راهبردهایی است که در این الگوه‌ها دنبال می‌شود. بر این اساس، اقتصاد دریامحور نه‌تنها مکمل اقتصاد سرزمینی است، بلکه در مواردی می‌تواند محرک اصلی رشد اقتصادی کشورها محسوب شود.

در کشورهایی مانند ایران که دارای منابع دریایی گسترده در شمال و جنوب هستند، مفهوم توسعه دریامحور می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری یک نظم نوین توسعه‌ای باشد؛ نظمی که در آن محورهای سنتی رشد اقتصادی جای خود را به رویکردهای نوین و بهره‌ور از دریا می‌دهند. این مهم، مستلزم آن است که در در برنامه‌ریزی‌های کلان، اقتصاد دریا به‌عنوان یکی از ارکان اصلی سیاست‌گذاری اقتصادی و توسعه‌ای در نظر گرفته شده و رویکردی فرابخشی نسبت به آن حاکم شود.

ظرفیت‌ها و مزیت‌های دریایی ایران

ایران با برخورداری از دودمز آبی مهم در شمال و جنوب کشور، یعنی دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، از موقعیت استراتژیک کم‌نظیری در منطقه برخوردار است. این موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد، ایران را به پلی ارتباطی میان کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز، شبه‌قاره هند، خاورمیانه و حتی اروپا تبدیل کرده و زمینه‌های گسترده‌ای برای ایفای نقش ژئواکومیک فراهم آورده است. به‌ویژه سواحل جنوبی کشور با دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی، ظرفیت بی‌بدیلی برای توسعه تجارت دریایی، ایجادهاب‌های لجستیکی، توسعه بنادر و گسترش فعالیت‌های اقتصادی ساحل‌محور فراهم کرده‌اند.

بندر چابهار به‌عنوان بندر تنها اقیانوسی کشور، می‌تواند نقشی کلیدی در اتصال ایران به شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای و بین‌المللی ایفا کند. همچنین بنداری مانند شهید رجایی، بوشهر، امام خمینی و انزلی، با برخورداری از زیرساخت‌های بندری

یک کارشناس ارشد حمل‌ونقل دریایی

به «روزنامه سرآمد» نوشت:

توسعه اقتصادی دریامحور در بستر شعار سال

مروری بر ظرفیت‌ها و مزیت‌های دریایی ایران

بررسی روند شعارهای سال نشان می‌دهد که اقتصاد، به‌ویژه در حوزه تولید و عدالت اقتصادی، به‌عنوان یک دغدغه مستمر در دستور کار قرار گرفته‌است. این جهت‌گیری می‌تواند به منزله زنگ بیدارباشی برای بازنگری در شیوه‌های توسعه و شناسایی حوزه‌هایی باشد که ظرفیت بالایی برای تحقق این اهداف دارند. در این میان، اقتصاد دریا به‌دلیل ماهیت چندوجهی و اشتغالزای خود، یکی از فرصت‌های راهبردی مغفول‌مانده‌است که می‌تواند در راستای تحقق شعار سال نقش آفرینی جدی داشته باشد.

نگاه به اقتصاد دریامحور از منظر شعار سال، مستلزم بازتعریف اولویت‌ها و تمرکز بر بخش‌هایی است که پسا بهره‌گیری از مزیت‌های جغرافیایی و منابع طبیعی، قابلیت ارتقای سطح تولید داخلی، توسعه صادرات، ایجاد ارزش افزوده و تقویت زیرساخت‌های راهبردی کشور را دارند. این مهم، در قالب سیاست‌های نظیر توسعه بنادر، تقویت صنایع شیلات، حمایت از گردشگری دریایی و توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی قابل تحقق است. از این‌رو، پیوند میان شعار سال و توسعه دریامحور نه‌تنها از منظر تئوریک قابل دفاع است، بلکه در میدان عمل نیز می‌تواند به‌عنوان یک راهبرد مکمل و کارآمد موردتوجه قرار گیرد.

توسعه دریامحور: مفاهیم و چارچوب نظری

توسعه دریامحور مفهومی نوین در ادبیات توسعه است که بر بهره‌گیری همه‌جانبه از ظرفیت‌های دریا و سواحل به‌منظور دستیابی به رشد اقتصادی، توسعه پایدار و ارتقای رفاه اجتماعی تأکید دارد. در این رویکرد، دریا صرفاً یک مرز جغرافیایی یا بستر حمل‌ونقل نیست، بلکه به‌عنوان یک منبع زاینده ثروت، اشتغال و نوآوری تلقی می‌شود. توسعه دریامحور بر پیوند متقابل میان فعالیت‌های اقتصادی در حوضه دریا (نظیر حمل‌ونقل دریایی، صیادی، صنایع فراساحل، گردشگری، انرژی‌های دریایی و تجارت بندری) با سیاست‌گذاری‌های ملی و منطقه‌ای تأکید دارد و در عین حال، به حفظ تعادل‌های زیست‌محیطی و اجتماعی نیز توجه می‌کند.

از منظر نظری، توسعه دریامحور به نوعی بازآفرینی مفهوم «اقتصاد دریا» در چارچوب توسعه پایدار است؛ بدین معنا که باید میان بهره‌برداری اقتصادی از دریا و الزامات حفاظت از محیط‌زیست دریایی، عدالت منطقه‌ای و منافع نسل‌های آینده تعادل برقرار شود. نظریه پردازان این حوزه معتقدند که نواحی ساحلی و دریایی می‌توانند به قطب‌های نوین رشد اقتصادی تبدیل شوند، مشروط بر آنکه با رویکردی یکپارچه و نظام‌مند به آن‌ها پرداخته شود. در این مسیر، نقش دولت در تدوین سیاست‌های کلان، هماهنگ‌سازی نهادهای و ایجاد بسترهای

گروه دریاپایه – مرتضی فاخری – ایران با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰کیلومتر نوار ساحلی در شمال و جنوب کشور، از ظرفیت‌های گسترده‌ای برای توسعه مبتنی بر دریا برخوردار است. سواحل دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان نه‌تنها مرزهای طبیعی کشور را شکل داده‌اند، بلکه بستر مناسبی برای رشد اقتصادی، تعاملات تجاری، توسعه صنعت گردشگری، بهره‌برداری از منابع انرژی و ایجاد اشتغال محسوب می‌شوند. با این حال، سهم اقتصاد دریا در تولید ناخالص داخلی کشور هنوز با ظرفیت‌های بالقوه فاصله زیادی دارد. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سراسرآمد، مرتضی فاخری – دکترای مدیریت بازرگانی و ارشد حمل‌ونقل دریایی در نوشتاری اختصاصی برای روزنامه دریایی اقتصاد سراسرآمد به بررسی نسبت توسعه اقتصاد دریامحور و «سرمایه‌گذاری برای تولید» به عنوان شعار سال اعلام شده از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی پرداخته است. بخش اول این نوشتار را در ادامه می‌خوانید.

در چنین شش‌زبانی، توجه به سیاست‌های کلان کشور و جهت‌گیری‌های سالانه در قالب شعار سال، می‌تواند فرصتی راهبردی برای بازتعریف اولویت‌ها و تمرکز بر بخش‌هایی باشد که ضمن بهره‌وری بالا، قابلیت تحقق اهداف کلان اقتصادی را دارند. شعارهای نظیر «رشد تولید»، «اقتصاد مقاوم‌تی»، «مهار تورم» و «دانش‌بنیان‌شدن اقتصاد» همگی می‌توانند در قالب نگاه دریامحور، مصادیق اجرایی پیدا کنند.

نوشته پیش‌رو بر آن است تا با تبیین مفهوم توسعه اقتصادی دریامحور و بررسی نقش آن در تحقق اهداف شعار سال، زمینه‌ای برای بازاندیشی در سیاست‌های توسعه‌ای کشور فراهم آورد. این تحلیل با نگاهی به ظرفیت‌ها، چالش‌ها و راهکارهای موجود، بر ضرورت برنامه‌ریزی جامع برای بهره‌برداری از اقتصاد دریا در مسیر پیشرفت اقتصادی کشور تأکید دارد.

مروری بر شعار سال

شعار سال به‌عنوان یکی از ابزارهای مهم جهت‌دهی افکار عمومی و سیاست‌گذاری اجرایی در جمهوری اسلامی ایران، هر ساله توسط مقام معظم رهبری با هدف تمرکز بر یک یا چند اولویت کلان اقتصادی، اجتماعی یا فرهنگی اعلام می‌شود. این شعار نه‌تنها بیانگر دغدغه‌های راهبردی کشور است، بلکه چارچوبی مفهومی برای تدوین برنامه‌های عملیاتی در سطح دولت، مجلس، بخش خصوصی و حتی نهادهای علمی و آموزشی فراهم می‌کند. در سال‌های اخیر، تمرکز شعارها به‌طور برجسته‌ای بر ابعاد اقتصادی بوده‌است؛ از «اقتصاد مقاوم‌تی» و «رونق تولید» گرفته تا «پشتیبانی از تولید» و «مهار تورم و رشد تولید».

سرپرست مجتمع ایزوایکو در دیدار با نماینده مجلس خبرگان رهبری هرمزگان:

توانایی ساخت نفتکش‌های ۳۲۰ هزار تنی و سکوهای نفتی دریایی در ایزوایکو



در ادامه دیدارهای تخصصی با مسئولان حوزه تولید و صنعت، مهندس سعید جعفری، سرپرست مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)، با حضور در دفتر حضرت آیت‌الله دکتر محسن ابراهیمی، نماینده مردم استان هرمزگان در مجلس خبرگان رهبری، به گفت‌وگو درباره ظرفیت‌ها، چالش‌ها و فرصت‌های پیش دولت، مجلس، بخش خصوصی و حتی نهادهای علمی و آموزشی این مجموعه عظیم صنعتی پرداخت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، در این دیدار جعفری با ارائه گزارشی از سوابق و توانمندی‌های ایزوایکو، تصریح کرد که این مجتمع به عنوان بزرگ‌ترین زیرساخت دریایی کشور، توان ساخت و تعمیر انواع کشتی‌های کوچک، متوسط و غول‌پیکر، از جمله نفتکش‌های ۳۲۰هزار تنی و سکوهای نفتی دریایی را داراست. وی با اشاره به حضور هم‌زمان دو نفتکش ۱۲۰ هزار تنی در حال تعمیر در این مجموعه، خواستار

توجه جدی به توان داخلی کشور در حوزه صنایع دریایی شد.

مهندس جعفری سرپرست ایزوایکو، یکی از موانع اصلی در مسیر توسعه این صنعت را عدم حمایت کافی نهادهای دولتی و عمومی از ظرفیت‌های داخلی دانست و تأکید کرد: «در شرایطی که شرکت‌های خارجی برای سال‌ها ظرفیت خالی ندارند، و در حالی که ما تجربه ساخت و تعمیر کشتی‌های بزرگ را داریم، بسیاری از سفارش‌ها همچنان به خارج از کشور واگذار می‌شود. این در حالی است که ما توان انجام این پروژه‌ها را داریم و سابقه‌مان نیز آن را ثابت کرده است.» حضرت آیت‌الله دکتر ابراهیمی نیز در این دیدار، با تبریک حلول سال نو و آرزوی موفقیت برای مدیران مجموعه ایزوایکو، صنایع دریایی را یکی از ارکان اقتصاد مقاوم‌تی و توسعه پایدار کشور دانستند. ایشان با اشاره به منویات رهبر معظم انقلاب درباره لزوم توجه ویژه به ظرفیت‌های دریاپایه، از آمادگی خود برای پیگیری مطالبات این صنعت راهبردی در سطح ملی خبر دادند. نماینده مجلس خبرگان رهبری همچنین خواستار تدوین و ارسال پیشنهادهای عملیاتی از سوی ایزوایکو جهت ارائه به نهادهای مرتبط شد و تأکید کرد: «وظیفه ما حمایت از تولید و اشتغال در چارچوب اهداف کلان نظام است و با همکاری و هم‌افزایی بین نهادهای می‌توان بسیاری از موانع موجود را از پیش رو برداشت.»

وزیر دادگستری در سفر به بوشهر:

رفع مشکلات تجارت دریایی با جدیت دنبال شود

وزیر دادگستری در سفر به بوشهر با مسئولان استانی دیدار و گفتگو کرد و خواستار رفع مشکلات مردم این استان در زمینه تجارت دریایی شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، امین حسین رحیمی در نشست کارگروه استانی تفاهم‌نامه همکاری قوه قضائیه و مجلس شورای اسلامی در بوشهر اظهار کرد: استان بوشهر دارای ظرفیت‌های بسیار بالایی در زمینه‌های مختلف است که باید زمینه رفع مشکلات مردم این استان فراهم شود.وی با بیان اینکه دولت، مجلس و قوه قضائیه برای رفع مشکلات

خبر

مردم پای کار هستند، اضافه کرد: یکی از مطالبات مردم استان بوشهر مربوط به تجارت دریایی و مبادلات تجاری است که باید قوانین به گویای باشد که معیشت ساحل‌نشینان مد نظر قرار بگیرد.

وزیر دادگستری با اشاره به تصویب قانون ساماندهی تجارت مرزی در روزهای پایانی سال گذشته بیان کرد: باید زیرساخت‌های لازم در گمرک برای این منظور فراهم شود. وی با اشاره به اینکه نمی‌توانیم کالاهای مجازی که با نام تهنجی و ملوانی و با اجازه دولت وارد کشور می‌شود قاچاق تلقی کنیم تأکید کرد: باید از روش‌هایی استفاده شود که مشکلات این حوزه رفع شود. رحیمی افزود: مسئولان ملی و استانی پیگیر رفع مشکلات در حوزه تهنجی هستند.

وزیر دادگستری با اشاره به تدوین آیین نامه کلای همراه ملوان اظهار داشت: این قانون دارای مزایای ارزشمندی برای ملوانان است و پیشنهاد می‌شود در شرایط کنونی بر اساس این آیین‌نامه، عمل شود تا معایب و مشکلات آن در طول سال شناسایی و برطرف شود.