

دریاپایه

بنادر

مدیر صنایع و معادن سازمان منطقه آزاد قشم مطرح کرد:

احیای صنعت لنج‌سازی سنتی و رونق شناورسازی مدرن در قشم



مدیر صنایع و معادن سازمان منطقه آزاد قشم از افزایش ظرفیت تولید و صادرات شناور در بزرگ‌ترین جزیره ایرانی خلیج فارس خبر داد و گفت: قشم امروز نه تنها قلب صنایع دریایی و شناورسازی مدرن کشور به‌شمار می‌رود، بلکه احیای لنج‌سازی سنتی نیز بار دیگر آن را به کانون توجه منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه صنایع بومی دریایی تبدیل کرده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمیدرضا صادقی به ایران، افزود: صنعت لنج‌سازی از دیرباز در ایران به شیوه سنتی (ساخت شناورهای چوبی) در کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان رایج بوده و از صنایع بومی بندرهای جنوب کشور و روستاهای جزیره قشم از جمله «پی‌نشت»، «گوران» و «سرریگ» است.

وی ادامه داد: در سال ۱۴۰۳، بالغ بر ۱۰۰ فروند شناور فایبر گلاس باری و صیادی در این جزیره تولید شده که بیشتر آنها به سفارش استان‌های جنوبی کشور ساخته و تحویل داده شده‌اند که ارزش این تولیدات بیش از سه‌هزار و ۶۶۸ میلیارد ریال برآورد می‌شود.

مدیر صنایع و معادن سازمان منطقه آزاد قشم توضیح داد: در چهار ماه ابتدای امسال نیز ۲۰ فروند شناور دیگر با ارزشی بالغ بر یک‌هزار و ۲۶۷ میلیارد ریال تولید شده که بخش عمده‌ای از آن‌ها نیز با هدف صادرات یا انتقال به سایر استان‌های ساحلی در حال تحویل هستند.

صادقی اضافه کرد: پیش‌بینی می‌شود با تداوم این روند، تا پایان سال جاری تعداد کل شناورهای تولیدی در جزیره به بیش از ۱۲۰ فروند و مجموع ارزش فروش آن‌ها به هفت هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال برسد.

وی با بیان اینکه هم‌اکنون ۲۲ شرکت فعال در حوزه ساخت شناورهای فایبر گلاس و فلزی در قشم فعالیت دارند، گفت: این شرکت‌ها برای ۹۵۰ نفر اشتغال مستقیم ایجاد کرده‌اند و بخش مهمی از اقتصاد محلی را در حوزه صنایع سبک و دریایی شکل می‌دهند.

مدیر صنایع و معادن سازمان منطقه آزاد قشم با اشاره به ابعاد فرهنگی و هویتی لنج‌سازی سنتی گفت: لنج‌سازی چوبی یکی از قدیمی‌ترین و بومی‌ترین صنایع دریایی جنوب کشور است که ریشه در زندگی، تجارت و فرهنگ دریامحور مردم این منطقه دارد. لنج‌های چوبی قشم در سال‌های اخیر به کشورهایی نظیر عمان، قطر و امارات صادر شده‌اند و همچنان تقاضایانی در بازارهای بین‌المللی دارند. وی تأکید کرد: دانش ساخت این لنج‌ها حاصل قرن‌ها تجربه، دانش بومی و مهارت استادکاران محلی است که امروز به‌عنوان بخشی از میراث فرهنگی ناملموس کشور، نیازمند حمایت، مستندسازی و ثبت ملی و جهانی است.صادقی با اشاره به سیاست‌های حمایتی این سازمان برای احیای این صنعت دریایی گفت: سازمان منطقه آزاد قشم با هدف توسعه پایدار صنایع دریایی، اقدامات گسترده‌ای از جمله تخصیص زمین، تسهیل مجوزها، پشتیبانی از صادرات، تأمین زیرساخت و حمایت از سرمایه‌گذاران خصوصی در دستور کار قرار داده است.

وی خاطر نشان کرد: در کنار ابعاد اقتصادی، این صنعت با گردشگری دریایی و رویدادهای فرهنگی بومی نیز پیوند خورده و لنج‌ها به‌عنوان نماد هویت جنوبی می‌توانند در مسیر توسعه صنعت توریسم نیز به کار گرفته شوند. لنج‌سواری سنتی، تورهای بازدید از کارگاه‌های لنج‌سازی و نمایشگاه‌های صنایع دستی دریایی می‌توانند جزیره قشم را به یک مقصد جذاب گردشگری دریامحور در سطح بین‌المللی تبدیل کنند.مدیر صنایع و معادن سازمان منطقه آزاد قشم بر اهمیت رعایت ملاحظات زیست‌محیطی در روند ساخت این شناورها تأکید کرد و گفت: با توجه به شرایط اقلیمی خاص قشم، تمامی شرکت‌های فعال در این حوزه ملزم به رعایت الزامات زیست‌محیطی هستند و سازمان منطقه آزاد با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، بر فعالیت آن‌ها نظارت کامل دارد.

وی یادآور شد: آینده صنعت شناورسازی قشم، با تلفیق دانش سنتی لنج‌سازی و فناوری‌های نوین دریایی، مسیری روشن در پیش دارد. قشم امروز می‌تواند الگویی از توسعه دریامحور، اشتغال‌زا، فرهنگی و پایدار در کشور باشد و در مسیر تبدیل به قطب صنایع دریایی منطقه، گام‌های بلندی برداشته است.



مناطق نقل مکان می‌کنند.

در همین راستا باید به میحث توسعه اقتصاد دریا محور به چشم موضوعی استراتژیک برای تعیین آینده سیاسی، اجتماعی و اقتصادی کشور نگریست. در برنامه هفتم توسعه برنامه ریزی شده است که حدود ۸ درصد از جمعیت کشور در پس کرانه دریای جنوب ساکن شوند و همچنین توسعه اقتصاد دریایی به عنوان برنامه‌ای اصلی برای تبیین سیاست‌های اقتصادی در نظر گرفته شود. باید توجه داشت که حدود ۴۰ درصد از مرزهای ایران مرزهای دریایی تشکیل می‌دهند و طول سواحل ایران در مناطق مرزی شمال و جنوب به حدود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر می‌رسد و این یعنی ظرفیت فوق العاده‌ای در این بخش نهفته است.

در واقع توسعه اقتصاد دریایی تنها معطوف به شیلات و آبی‌ری پروری نیست؛ بلکه شامل حوزه‌هایی مانند حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌ری پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست هوشناسی و معدنکاری دریایی است. بدیهی است که این حجم عظیم فرصت‌ها در یک منطقه محدود باعث می‌شود که موضوع آمایش سرزمینی به عنوان پیش زمینه‌ای برای تحقق عدالت و بهره‌وری در مناطق مورد نظر مورد توجه قرار گیرد. لازم به ذکر است که اقتصاد دریامحور شامل سه دسته فعالیت‌های اقتصادی «مبتنی بر دریا»، «مرتبط با دریا» و «در محیط مجاور با دریا» است.

در این میان کارشناسان معتقدند که اصلی‌ترین الزامات برنامه ریزی برای رشد اقتصادی دریا محور چهار مؤلفه «وسعت و موقعیت سرزمین»، «کمیت و کیفیت نیروی انسانی»، «باورهای فرهنگی جامعه» و «سیاست گذاری و دیپلماسی» است، اما بدیهی است که همراه با طرح آمایش زمینی لازم است که بسط‌های محیط زیستی و توسعه‌ای نیز به منظور حفاظت از ذخایر طبیعی موجود در مناطق عمدتاً بکر حاشیه دریای عمان به خصوص منطقه مکران و همچنین بهبود شرایط زیستی در مناطق در حال توسعه بهره گیری شود.

با بیان اینکه تأکید بنده بر این است که هیچ مجوزی برای برنامه‌های توسعه‌ای در فلات مرکزی ایران صادر نشود و همه طرح‌های توسعه‌ای به سواحل جنوبی منتقل شوند، گفت: اگر شرایط فراهم بود بنده تا کنون دولت را به منطقه مکران منتقل کرده بسودم؛ بالاخره باید یکی در این عرصه پیش قدم شود.با شروع دولت چهاردهم بار دیگر مکران و توسعه آن به صدر اخبار کشور بازگشت. مسعود پزشکیان، دو هفته بعد از شروع به کار دولت چهاردهم در نشست شورای عالی مکران، درباره طرح‌های تدوین شده برای توسعه مکران از «فقدان چشم‌انداز بلندمدت» گفت و بیستم آبان‌ماه سال گذشته در جلسه تحلیل طرح‌های توسعه دریامحور از چهار راهکار فوری برای شتاب‌دهی به توسعه مکران گفت. «تقویت اقتصادهای بومی منطقه»، «تأمین زیرساخت‌های لازم در حوزه انرژی با تکیه بر انرژی‌های تجدیدپذیر»، «تسریع در تکمیل کریدورهای مواصلاتی منطقه با همکاری شرکای بین‌المللی» و «جذب و متمرکز کردن سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در مکران» چهار پیشنهاد فوری رئیس‌جمهوری بود. او تأکید کرد: «طراحان و برنامه‌ریزان توسعه مکران حتماً از ظرفیت مشاوران زبده بین‌المللی در طراحی نقشه توسعه مکران استفاده کنند».

الزامات برنامه‌ریزی برای توسعه دریامحور

نیاز اساسی انسان به آب برای ادامه حیات و رفع نیازهای رفاهی جدید جامعه مدرن باعث شده است که نیاز به منابع آبی پایدار برای بارگزارای جمعیت بیش از پیش احساس شود. همین رویکرد موجب شده است که بحث بارگزارای جمعیت در سواحل کشور با توجه به بروز اثرات تغییرات اقلیمی در مناطق مرکزی کشور بار دیگر با درجه اهمیت بالاتری مطرح شود. اما جدا از موضوع انتقال جمعیت به سواحل که از نظر کارشناسان موضوعی از منظر اقتصادی پر هزینه است، موضوع توسعه اقتصاد دریا محور نیز در این شرایط اهمیت مضاعف یافته است؛ چرا که کارشناسان بر این باورند که با توسعه اقتصاد دریا و استقرار صنایع در سواحل جمعیت نیز با تقاضای شغل و رفاه بیشتر به این

همزمان در اولویت باشد.از طرف دیگر طی هفته‌های گذشته سازمان برنامه و بودجه در راستای تکلیف توسعه و عمران مناطق دریامحور با اولویت مکران در برنامه هفتم پیشرفت، گزارشی از اهمیت و ظرفیت توسعه دریامحور، اسناد فرادستی در توسعه دریامحور، تکالیف صریح برنامه هفتم پیشرفت در زمینه توسعه دریامحور و رئیس اصلی بازنگری مصوبه اجرایی‌سازی سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ارائه کرده است. پایدار نمودن دریای خزر، توسعه اروند، توسعه شهرستان ابوموسی و توسعه سواحل مکران از جمله اقدامات دولت چهاردهم در خصوص توسعه و عمران مناطق دریا محور با اولویت مکران در این برنامه است. همچنین طبق برقرسی‌ها طرح جامع توسعه دریامحور و منطقه ساحلی مکران، برنامه توسعه زیرساخت‌های سواحل مکران، اقدامات مرتبط با دبیرخانه شورای توسعه دریامحور و سواحل مکران و طرح سرمایه‌گذاری تولید از برنامه‌ها و اقدامات دولت در راستای توسعه سواحل مکران است.

پایان طرح‌های توسعه‌ای در فلات مرکزی

در این میان،آخرین روز تیرماه بود که مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور در جمع رئیس و معاونین سازمان حفاظت محیط زیست تأکید کرد: توسعه پایدار را در گرو تناسب میان منابع و مصارف است. اگر این اصل مهم را در نظر بگیریم، هر قدمی که به اسم توسعه برداریم، گامی به سوی نابودی خودمان است.اتفاقی که امروز در کشور به اسم توسعه در حال رخ دادن است، کشور را با بحران‌های متعدد و متنوع در زمینه آب، برق، انرژی، فرونشست زمین و امثال آن مواجه کرده است. رئیس دولت چهاردهم در ادامه بر ضرورت بهره‌گیری از تکنولوژی‌ها و روش‌های نوین در زمینه حفاظت از محیط زیست تأکید کرد و افزود: حفاظت از محیط زیست چشمان‌بیدار و مسئول می‌خواهد نه لزوماً نیروی انسانی؛ با استفاده از تکنولوژی‌های جدید می‌توان به شکلی موثر بر سراسر فضای کشور نظارت کرد. پزشکیان همچنین در بخشی از صحبت‌های خود

سریه
گروه دریاپایه –سعید قلیچی – «هیچ مجوزی برای برنامه‌های توسعه‌ای در فلات مرکزی ایران صادر نشود و همه طرح‌های توسعه‌ای به سواحل جنوبی منتقل شوند.اگر شرایط فراهم بود، تاکنون دولت را به منطقه مکران منتقل کرده بودم؛ بالاخره باید یکی در این عرصه پیش قدم شود.» این‌های بخش‌هایی از صحبت‌های مسعود پزشکیان، رئیس دولت چهاردهم است. رئیس‌جمهور این صحبت‌ها را در آخرین روز تیرماه سال جاری و در جمع رئیس و معاونین سازمان حفاظت محیط زیست مطرح کرد. پیش از این و در آخرین روزهای اردیبهشت‌ماه امسال نیز محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور در دوازدهمین جلسه شورای عالی راهبري برنامه هفتم پیشرفت، با تأکید بر اینکه در سال‌های گذشته از توسعه دریامحور غفلت کردیم، گفت: با سرمایه‌گذاری، اشتغالزایی و توسعه دریامحور، جمعیت به سمت کرانه‌های ساحلی جنوب کشور می‌رود. آنطور که از این صحبت‌ها مشخص است، اراده دولت برای انتقال طرح‌های بزرگ توسعه‌ای کشور به سواحل و در نقاطی که کمتر با بحران تأمین منابع آبی درگیر باشند، همچنان جدی است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سسرآمد، طی سال‌های گذشته موضوع اقتصاد دریا و توسعه دریامحور همواره مورد نظر رهبر معظم انقلاب اسلامی بوده است. از طرف دیگر رئیس‌جمهور نیز درخصوص توسعه دریامحور و به ویژه سواحل مکران با فعال کردن شورای توسعه سواحل مکران چندین جلسه مختلف برگزار کرده است که نشان می‌دهد دولت چهاردهم درصدد است تا با سرمایه‌گذاری، اشتغالزایی و توسعه زیرساخت‌ها، بخش‌های جمعیتی به سمت کرانه‌های ساحلی جنوبی کشور منتقل و مستقر کند. در چنین شرایطی توسعه مکران از اولویت‌ها و راهبردهای کلان دولت چهاردهم است. در کنار توسعه سواحل جنوبی، توجه به دریای خزر به دلیل راهبرد توسعه کریدورها از جمله کریدور شمال-جنوب و ارتباط با کشورهای آسیای میانه و اعضای اتحادیه اوراسیا

مجمع عمومی عادی سالیانه کشتیرانی دریای خزر برگزار شد:

تقسیم سود ۳۶۰ ریالی به ازاء هر سهم در کشتیرانی دریای خزر



سریه
شرکت کشتیرانی دریای خزر در مجمع عمومی عادی سالیانه خود با اعلام افزایش ۱۱ درصدی عملکرد حمل بار خود در سال ۱۴۰۳، به ازاء هر سهم ۳۶۰ ریال به سهامداران خود پرداخت کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد ازروابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت کشتیرانی دریای

خزر، امروز سه شنبه ۳۰ تیرماه با حضور اکثریت سهامداران برگزار و طی آن به ازاء هر سهم، مبلغ ۳۶۰ ریال بین آنان تقسیم شد.مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر در گزارشی که به جلسه مجمع عمومی عادی سالیانه ارائه کرد، با بیان اینکه عملکرد شرکت در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال قبل از آن، رشد مناسبی داشته است، تصریح کرد: نتاژ حمل در سال ۱۴۰۳ به نسبت ۱۴۰۲، معادل ۱۱ درصد افزایش یافته و درآمد نیز به بیش از ۱۶ هزار میلیارد ریال و سود خالص به ۵ هزار و ۹۱ میلیارد ریال رسیده است.

وی به آمار عملکردی حمل بار در بندر شمال کشور نیز پرداخت و گفت: حجم بازار بنادر شمالی در واردات و صادرات در سال ۱۴۰۰ معادل ۱۴۶،۱۴۶ تن بود که با رشد ۶۲ درصدی طی سه سال گذشته، به ۸۵۹،۴۸۸ تن در سال ۱۴۰۳ رسیده است.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر تصریح کرد: تعداد شناورهای تجاری ایرانی نیز در دریای خزر از ۴۲ فروند تا سال ۱۴۰۰ به ۱۵۷ فروند رشد در سال ۱۴۰۳ به تعداد ۱۰۸ فروند افزایش پیدا کرده است. وی افزود: متوسط نرخ کرایه حمل در واردات از ۴۲ دلار در سال ۱۴۰۲ به ۲۵ دلار در سال ۱۴۰۳ و به علاوه متوسط نرخ کرایه حمل در صادرات از ۱۹ دلار در سال ۱۴۰۲ به ۱۵ دلار در سال ۱۴۰۳ رسید.

وی در تشریح دستاوردهای شرکت کشتیرانی دریای خزر، خاطر نشان کرد: این شرکت در حوزه واردات انواع کالاهای مورد نیاز کشور از جمله ذرت، جو، روغن نباتی و حیوانی، چوب و تخته و مواد نفتی، انواع فلزات، گندم، محصولات کشاورزی، کود شیمیایی و ... را به بازارهای داخلی رسانده است و در حوزه صادرات نیز صاحبان کالای ایرانی سیمان، انواع مواد اولیه و ترکیبات شیمیایی، کالاهای معدنی و... را با استفاده از شناورهای کشتیرانی دریای خزر به بازارهای منطقه صادر کردند.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر ادامه داد: شناورهای این شرکت کشتیرانی با اهتزاز پرچم پرافتخار جمهوری اسلامی ایران، تردد فعالی در خطوط بنادر حوزه دریای خزر، تمامی ترمینال‌ها دارند. وی خاطر نشان کرد: همچنین کشتیرانی دریای خزر حضور فعالی نیز در کریدور میانی دارد و با ارائه خدمات لجستیکی از جمله خدمات حملونقل ترکیبی، توسعه بازار چارترینگ و خدمات نمایندگی در حال توسعه بازار خود است.وی افزود: شرکت کشتیرانی خزر با توسعه اجاره کشتی و خدمات نمایندگی، سودآوری و رقابت‌پذیری خود را ارتقاء داده و پاسخگویی سریعتر به بازار را فراهم کرده است تا از نوسانات قیمتی و کاهش ظرفیت حمل جلوگیری کند.جهانبانی با اشاره به اینکه به منظور ورود به بازار حمل خوراک، این کالاهای با استفاده از فلکسی تانکها از مبادی کشورهای CIS و از طریق کانتنر به بندر شمالی حمل می‌شوند، گفت: در کنار خدمات کانتنری، استقرار واحد خدمات مشتری‌ان به منظور برقراری ارتباط نزدیک با مشتریان جهت ارائه خدمات سریع و مناسب در کوتاه‌ترین زمان، صورت گرفته و در همین حال تعمیرات ادواری ۹ فروند شناور ملکی شرکت به صورت کامل در داخل کشور انجام شده است.