



سه‌شنبه- ۲۳دی ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۴۰۴

دریایاپایه

بندر

افزایش ۱۴ درصدی تخلیه کالاهای اساسی در بندر امام خمینی



مدیر کل بنادر و دریانوردی خوزستان گفت: از ابتدای سال جاری تا کنون بیش از ۱۴ میلیون و ۴۰۰ هزار تن انواع کالای اساسی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) تخلیه شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، ابوطالب گریلو با اشاره به تخلیه بیش از ۱۴ میلیون تن کالای اساسی در این منطقه اظهار داشت: این میزان در مقایسه با دوره مشابه سال قبل، ۱۴ درصد رشد را نشان می‌دهد. همچنین، میزان بارگیری کالای اساسی از انبار به مقاصد مصرف درون کشور با ۱۵ درصد رشد به ۱۴ میلیون و ۲۰۰ هزار تن رسیده است.

گریلو با اشاره به روند صعودی عملیات، به آمار هفتگی اشاره کرد: طی هفته گذشته، بیش از ۴۰۵ هزار تن کالای اساسی از کشتی‌ها تخلیه شده که نسبت به هفته ماقبل آن، ۱۰ درصد رشد را تجربه کرده‌یم. وی با تأکید بر هم‌افزایی دستگاه‌های اجرایی ذیربط در حوزه خروج کالا افزود: ۴۸۰ هزار تن کالای اساسی از مجتمع بندری امام خمینی (ره) خارج و به مقاصد مصرف ارسال شده که بیانگر رشد ۵۰ درصدی در این بازه زمانی نسبت به هفته قبل است. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان خاطر نشان کرد: میانگین تخلیه روزانه از کشتی ۵۸ هزار تن و میانگین خروج روزانه از بندر ۶۸ هزار و ۷۰۰ تن ثبت شده است.

گریلو برجسته‌ترین دستاورد را در حوزه حمل‌ونقل ریلی دانست و تأکید کرد: میانگین بارگیری ریلی کالای اساسی در این دوره رشد ۵۰ درصدی داشته است. این جهش نشان‌دهنده تسریع قابل توجه در انتقال سریع تر کالا به عمق کشور و کاهش گلوگاه‌های لجستیکی است.

وی همکاری بین‌دستگاهی را عامل اصلی موفقیت‌ها خواند و بیان داشت: تعهد ما ارائه خدمات سریع و مؤثر به مردم است و این یکپارچگی عملیاتی، محور اصلی کار ما خواهد بود.

اقتصاد دریا محور با معیشت مردم گیلان گره خورده است



استاندار گیلان به وجود بیش از چهار مرکز تکثیر انواع ماهیان خاویاری و استخوانی در این استان اشاره کرد و افزود: اقتصاد دریا محور با معیشت مردم استان گره خورده است؛ از این رو باید در حفظ و توسعه فعالیت‌های شیلاتی بیش از گذشته کوشا باشیم. به گزارش اقتصادسراسرآمد، هادی حق‌شناس در دیدار با حمزه رستم‌پور معاون وزیر جهاد کشاورزی و رئیس سازمان شیلات کشور با بیان اینکه توسعه شیلات در گرو سرمایه‌گذاری است، اظهار کرد: گیلان یکی از استان‌های پیشرو در حوزه شیلات بوده و در این خصوص اقدامات لازم انجام و جذب سرمایه‌گذار باید انجام شود.

وی با تأکید بر لزوم حفظ ذخایر انواع ماهیان به ویژه ماهیان خاویاری و استخوانی، تصریح کرد: صید و صیادی یکی از مشاغل دیرینه گیلانیان است که هر ساله درآمد بسیار خوبی برای فعالان این حوزه ایجاد می‌کند از این رو باید آن را برای آیندگان به خوبی حفظ کنیم.استاندار گیلان توسعه شیلات و پرورش ذخایر ماهیان خاویاری و استخوانی را در گیلان بسیار حائز اهمیت دانست و تصریح کرد: در بندر استان چهار اسکله شیلاتی وجود دارد و دولت در استان آماده جذب سرمایه‌گذار در حوزه شیلاتی در این اسکله هاست. حمزه رستم‌پور معاون وزیر جهاد کشاورزی و رئیس سازمان شیلات ایران نیز در این دیدار اظهار کرد: صیادی باید با گردشگری همراه باشد؛ لذا وزارت جهاد کشاورزی در این خصوص آماده هر گونه همکاری با سرمایه‌گذاران است، چون توسعه شیلات منجر به پیشرفت گیلان می‌شود.

گیلان از کانون‌های صیادی در شمال کشور است و ۴۷ شرکت تعاونی پره در ۳۰۰ کیلومتر آب‌های ساحلی این استان به صید ماهی می‌پردازند. این استان با سه مرکز بازسازی ذخایر آبزیان بیشترین تعداد مراکز بازسازی را (از ۱۳ مرکز بازسازی ذخایر کشور) دارد و ۴۰ درصد از تولیدات حوزه بازسازی ذخایر کشور از استان گیلان است.



«شورای عالی صنایع و امور دریایی کشور»

انجام دهد تا نیاز به ساختار جدید نباشد. حال باید پرسید مگر شورای تازه تأسیس هماهنگی اجرای سیاست‌ها وجه قانونی دارد که شما برای ابهام در موردی از قانون شورای عالی صنایع دریایی گیر قانون باشید؟ معلوم است که توجهیات خلاف منطق و قانون است و نتیجه گره کور تازه به ساختارهای تو در توی توسعه دریایی کشور است و نتیجه آن که طی حدود دو سال اخیر، صفر بوده بعد از این هم صفر خواهد بود.

شهامت در حذف ساختار موازی

دولت چهاردهم چندی است با هدف چابک‌سازی دولت و کاهش هزینه‌های سرریز، اقدام به حذف و تلفیق برخی سازمان‌ها گرفته است. بهتر است حذف و ترکیب دو ساختار شورای عالی صنایع دریایی و شورای هماهنگی سیاست‌ها را هم در دستور کار قرار دهد و آن گونه نباشد که در این باره واهمه کند.

می‌گویند کسی اسمم فرزندش را رستم گذاشت و دیگر می‌ترسید که او را صدا بزند! این گونه نباشد که جرات حذف ساختار اضافی را نداشته باشد و ساختاری که خودش ایجاد کرده است را شهامت نکند که حذف کند.

منطق حکم می‌کند که شورای هماهنگی اجرای سیاست‌ها نمی‌تواند برنامه‌ای داشته باشد که در آن صنایع را لحاظ نکند و اگر لحاظ کند در امور شورای عالی صنایع دریایی دخالت کرده است. وقتی مساله با این هم پوشانی بزرگ است و وقتی می‌توان از شر یک ساختار اضافه و غیرقانونی خلاص شد و سرعت و قوت بیشتری به یک

ساختار قانونی بخشید، چرا این کار نمی‌شود؟ دولت چهاردهم بالاخره به دنبال حذف ساختارهای اضافه هست یا نیست. اگر نیست، چرا ساختار خودساخته و بی فایده و بارگیری، محلی بسرای نگهداری محموله‌ها و توزیع آنها دارند بنادر نسل دوم تلقی می‌شوند. بنادری مانند امام (ره) و رجایی و امیرآباد که علاوه بر تخلیه و بارگیری، نگهداری و توزیع، در بخش تولید کالا و ارزش افزوده نیز فعالیت می‌کنند بنادر نسل دومی هستند که در حال تبدیل شدن به نسل سوم هستند.

در این زمینه اخیرا سعید رسولی –مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی – نیز اعلام کرده که بر اساس برنامه هفتم توسعه و تکالیف آن، مقرر شده است تا پایان برنامه، سه بندر را به نسل سوم ارتقا دهیم. طبق پیگیری ایستنا، این سه بندر شامل بندر شهید رجایی، بندر امام(ره) و بندر امیرآباد می‌شود.بنابرگفته معاون وزیر راه و شهرسازی، نسل بنادر، یک شاخص برای کیفیت خدمات و سطح‌بندی آن‌ها از نظر ارائه خدمات است که هیچ ارتباطی بسا قدمت بندر ندارد؛ به‌گونه‌ای که ممکن است یک بندر جدید، نسل سوم باشد و یک بندر قدیمی، نسل دوم یا نسل اول. بر اساس هدف‌گذاری انجام‌شده، تا پایان برنامه حداقل سه بندر را به نسل سوم ارتقا خواهیم داد و تلاش خواهیم کرد تعداد بیشتری از بنادر را نیز یا به این سطح برسانیم یا در مسیر ارتقا به نسل سوم قرار دهیم که یکی از آن‌ها بندر شهید رجایی است. به گفته مدیرعامل سازمان بنادر، بندر شهید رجایی با ظرفیت بسیار خوبی که دارد و بسا قرارگیری در خلیج فارس و دسترسی بسیار مناسب به آب‌های آزاد، همچنین توسعه‌ای که طی سال‌های متمادی در آن شکل گرفته است، دارای ۲۴۰۰ هکتار اراضی موجود بوده و در حال حاضر نیز یک طرح توسعه ۱۲۰۰ هکتاری در دست اجرا دارد.

لذا زیرساخت‌های این طرح در حال انجام است و شروع سرمایه‌گذاری‌های جدید در این محوطه ۱۴۰۰ هکتاری آغاز شده و با مجموعه برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات، در حال شکل‌گیری است.

آن حمایت کرد. این نشان داد که این رکن رسمی و قانونی می‌تواند مانند نخ تنسیب برای انسجام همه ساختارهای کوچک و بزرگ حوزه دریایی کشور باشد. اما دولت چهاردهم چاره کار را در ایجاد یک ساختار موازی دید که به نظر می‌رسد چرایی آن برای اهالی دریا واقعا نامفهوم و بی‌معناست.

وقتی یک رکن قانونی می‌تواند نماد و پایه انسجام در سیاست‌گذاری و نظارت بر اجرای سیاست‌ها و همه برنامه‌ها باشد، چرا از آن استفاده نمی‌شود؟

توسعه وظایف شورای عالی

شورای عالی جالب است که به ریاست شخص رئیس جمهور فعالیت می‌کند. چگونه است که اگر این ساختار

شورای عالی صنایع و امور دریایی کشور

زاده پرسید که «کدام فعالیت در سیاست‌ها هست که جزو صنایع یا امور دریایی نباشد» که دولت چهاردهم برای آن ساختار جدید خلق کرده و گره ساختاری جدیدی به اثبوه ساختاری دریایی ایران زده است؟

قرارگاه دریایی کشور

شهید رئیسی، رئیس جمهور فقید، شورای عالی صنایع دریایی را «قرارگاه توسعه دریایی کشور» نامید و با همت از

مرور سرآمد بر اسناد قانونی شورای عالی صنایع و امور دریایی؛

گره کور به ساختارهای تو در توی توسعه دریایی کشور!

«شورای عالی صنایع و امور دریایی کشور» یک ساختار قانونی است

گروه راهبردی – امید متین – چند سالی است که به شدت شعارهای دریایپایه افزوده شده است، اما در عمل، میدان داران کمی برای بهسازی توفنده و سریع و محکم حوزه دریایی پیدا شده است. اقدامات مفیدی در دولت شهید رئیسی صورت گرفت که شوربختانه با شهادت ناپاورانه این مرد بزرگ، ناکام ماند. در ادامه دولت چهاردهم عرق و علاقه خود را به توسعه دریایی ایران نشان داد؛ دو سال که از عمر این دولت می‌گذرد و ما همچنان منتظر اقدامات عینی هستیم در حالی که شعارها و سخنرانی‌های رده‌های گوناگون دولت اذعان دارد که دریا تنها راه برون رفت ایران از فشارها و معضلات اقتصادی است. در توسعه دریایی ایران ارزش افزوده‌ای هست که در هیچ نقطه دیگر از اقتصاد این کشور یافت نمی‌شود.

به نظر می‌رسد همه به معنای واقعی کلمه به این مهم رسیده‌اند، اما از برنامه و عمل در سطح وسیع و چشمگیر خبری نیست و همچنان مسائل و مشکلات توسعه دریایی در بخش خصوصی و دولتی سرجای خود قرار دارد و حتا در مواردی پس رفت شدید داشته است-مانند وضعیت خوراک آبزیان، زمزمه ورشکستگی کارخانجات کوچک و بزرگ تولید خوراک آبزیان و سپس گرانی عجیب ماهی و میگو- چرا باید چنین باشد؟

گره تازه ساختاری

اولین ایرادی که باید به دولت چهاردهم گرفت، ایجاد یک ساختار جدید تحت عنوان «شورای هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی دریامحور» است. ایسن در حالی است که ساختار قانونی تحت عنوان

«شورای عالی صنایع و امور دریایی کشور» وجود دارد و به تصویب مجلس شورای اسلامی هم رسیده است. واقعا سوال برانگیز است و اهالی دریا برای این سوال پای‌های خود هنوز جوابی از سوی رئیس دولت چهاردهم دریافت نکرده‌اند که با وجود یک ساختار قانونی با سابقه و اطلاعات در حوزه دریا و فعالیت‌های صنعتی و غیر صنعتی دریایی، چه نیازی به گره تازه ساختاری وجود داشته یا دارد؟

ارتقای ۳ بندر تا پایان برنامه هفتم

بنادر ایران نسل چندم هستند؟



جهان، بنادری هستند که در مقام قلب زنجیره حمل و نقل دریابر، شبکه ارتباطی گسترده‌ای تا اقصی نقاط جهان را ایجاد کرده و خود را به آخرین تجهیزات سخت افزاری و استفاده از آخرین فناوری‌های نوین در تکنولوژی اطلاعات مجهز کرده‌اند. این بنادر از درگاه‌های اینترنتی خود با ارائه آخرین اطلاعات حمل و نقل دریایی به کارگزاران حمل، تجار و شرکت‌های حمل و نقل دریایی و زمینی امکان برنامه ریزی را فراهم می‌کنند. بنادر نسل پنجم که در سال‌های اخیر مورد توجه کشورهای پیشرو قرار گرفته‌اند، بر مشتری مداری متمرکزند. این بنادر ماهیتا رقابت‌پذیر بوده و تعهد بندری در حوزه‌های اجتماعی و زیست محیطی در آنها وجود دارد. بنا بر ایسن تعاریف، در ایران بنادر کوچک

بنادر نسل دوم به عنوان هاب حمل و نقل و مراکز صنعتی و تجاری شروع به فعالیت کردند. خدمات قابل ارائه در این بنادر محدود به کشتی و کالا بوده در حالی‌که در نزدیکی این بنادر صنایع مختلف مشغول به فعالیت هستند. این بنادر به عنوان بنادر صنعتی نیز شناخته می‌شوند.

بنادر نسل سوم علاوه بر مشخصات بنادر نسل دوم، مجموعه ای متشکل از خدمات لجستیکی، تجمع و توزیع کالا، پردازش اطلاعات و بهره‌گیری از سیستم‌های مخابراتی است که در ایجاد ارزش افزوده بر کالا نیز نقش ایفا می‌کنند. این بنادر مبتنی بر تکنولوژی و دانش فنی بوده و جریان و توزیع بار به صورت فناورانه مدیریت می‌شود. بنادر نسل چهارم به عنوان پیشرفته‌ترین بنادر حال حاضر

سپیده رشیدپورایی – آن‌طور که معاون وزیر راه خبر داده، تا پایان برنامه هفتم توسعه سه بندر شهیدرجایی، امام(ره) و امیرآباد به نسل سوم ارتقا می‌یابند. در بنادر نسل سوم، مهم‌ترین شاخص، حضور صنایع در جوار بندر است. همچنین مجهز شدن خدمات بندری به تکنولوژی‌های نوین و استفاده گسترده از فناوری‌های اطلاعات از دیگر ویژگی‌های این نسل از بنادر به شمار می‌رود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ایران با داشتن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل و دسترسی به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان، موقعیت ویژه و استراتژیکی در صنعت حمل و نقل دریایی دارد و از طرفی بنابر گفته کارشناسان، کشورهای همسایه در شمال کشور عموماً محصور در خشکی هستند و برای دسترسی به آب‌های آزاد و توسعه تجارت خود، ترجیح می‌دهند و ناگزیر هستند از دسترسی‌های بنادر ایران استفاده کنند به همین دلیل آنچه برای تبدیل شدن به هاب منطقه در حوزه ترانزیت بار ضروری به نظر می‌رسد توسعه و ارتقای سطح بنادر کشور است.

براساس گزارش ایستنا، مفهوم رایجی که در ادبیات حمل‌ونقل جهانی برای تعریف رتبه‌بندی و سطح خدمات‌دهی بنادر به کار برده می‌شود، لفظ «نسل» است. در حقیقت سطح ارائه خدمات و کارکرد بنادر است که نسل چندم بودن آن را تعیین می‌کند و قدیمی یا جدید بودن یک بندر، کوچکی یا بزرگی و موقعیت جغرافیایی آن، ارتباطی به «نسل» آن ندارد. در فرایند توسعه بنادر و مطابق باسند بین‌المللی آنکتاد، پنج نسل توسعه مبتنی بر ارزیابی استراتژی توسعه، گستره خدمات بندری و سطح یکپارچگی فناوری اطلاعات ارائه شده است. بنادر نسل اول با هدف انتقال کالا از خشکی به بندر و بر عکس از طریق پسرکانه منطقه‌ای یا محلی (محیط اطراف بندر که به عنوان مسیر فروش و توزیع کالا فعالیت می‌کند) بدون لحاظ کردن خصوصیات اجتماعی – اقتصادی منطقه بندر، شکل گرفتند.