

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

# کشتی‌های ایرانی خزر در صف تعمیر!

تحميل هزینه‌های سنگین ناوگان خزر با کاهش توان کشتی‌سازی

**سپهر** گروه صنایع دریایی - امید عباسی - در حالی که توسعه اقتصاد دریامحور به یکی از محورهای اصلی برنامه‌های توسعه‌ای کشور تبدیل شده، کمبود زیرساخت‌های ساخت و تعمیر کشتی در سواحل جنوبی دریای خزر همچنان یکی از چالش‌های جدی صنعت حمل‌ونقل دریایی به شمار می‌رود؛ چالشی که موجب شده بخش عمده ناوگان تجاری خزر برای انجام تعمیرات اساسی تنها به یک مجموعه متکی باشد. اگرچه در استان‌های گیلان و مازندران سه کارخانه کشتی‌سازی فعالیت دارند، اما فعالان صنعت دریایی معتقدند ظرفیت موجود پاسخگوی نیاز ناوگان تجاری نیست و همین مسئله ضرورت احداث چهارمین کارخانه کشتی‌سازی در مجتمع بندری انزلی را بیش از گذشته آشکار کرده است.

## ناوگان پیر، تعمیرات طولانی

حسین یونسی، مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان، میانگین سنی ناوگان تجاری ایران در دریای خزر را بیش از ۲۹ سال اعلام می‌کند؛ آماري که از نیاز جدی این ناوگان به تعمیرات مستمر و نوسازی حکایت دارد. به گفته وی، سه کارخانه کشتی‌سازی فعال در سواحل جنوبی خزر پاسخگوی نیازهای فعلی نیستند و بسیاری از شناورها برای تعمیرات با صف‌های طولانی مواجه‌اند. یونسی می‌گوید حتی برخی شناورهای خدماتی بندار نیز ماه‌ها و گاه بیش از یک سال در انتظار ورود به چرخه تعمیرات باقی می‌مانند. در حال حاضر مجتمع صنایع دریایی شهید تمجدی و کارخانه شهدای هفتم آذر در بندرانزلی و همچنین کارخانه کشتی‌سازی کاسپین وابسته به صدرا در بهشهر، سه مجموعه اصلی کشتی‌سازی شمال کشور محسوب می‌شوند. با این حال، فعالان بخش خصوصی معتقدند تنها کشتی‌سازی صدرا توان ارائه خدمات به بخش عمده کشتی‌های تجاری فعال در خزر را دارد.

## صف‌های طولانی در تنها گزبنه موجود

میعاد مقدم، رئیس شرکت دلتا مارین خزر، می‌گوید بسیاری از کشتی‌های فعال در خزر به دلیل عمر بالا نیازمند بازسازی و تعمیرات اساسی هستند اما محدود بودن ظرفیت تعمیراتی باعث شده مالکان کشتنی با مشکلات فراوانی روبه‌رو شوند. وی با اشاره به تجربه شرکت خود که مالک ۱۲ فروند کشتی است، اظهار می‌کند: برای ورود برخی کشتی‌ها به داک تعمیراتی گاهی بین سه ماه تا یک سال باید منتظر ماند. به گفته مقدم، هزینه‌های تعمیرات نیز به دلیل محدود بودن ظرفیت موجود



به گفته وی، در مرحله نخست شش هکتار زمین برای تجهیز کارگاه در اختیار سرمایه‌گذار قرار می‌گیرد تا عملیات اجرایی آغاز شود. برای این پروژه حدود ۲۰۰ فرصت شغلی مستقیم و ۸۰۰ فرصت شغلی غیرمستقیم پیش‌بینی شده است.

یونسی همچنین با اشاره به کاهش ترافیک آب دریای خزر می‌گوید کشتی‌های تولیدی این مجموعه متناسب با شرایط جدید دریای خزر طراحی خواهند شد تا امکان تردد در بندار مختلف منطقه را داشته باشند.

سهم اندک گیلان از اقتصاد دریا

اسدالله عباسی، استاندار سابق گیلان، پیش‌تر با تأکید بر ضرورت توسعه صنایع دریایی استان اعلام کرده بود گیلان با وجود برخورداری از حدود ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، همچنان سهمی کمتر از ظرفیت واقعی خود در اقتصاد دریا دارد. وی توسعه صنعت کشتی‌سازی را یکی از الزامات تحقق سیاست‌های اقتصاد دریامحور دانسته و از برنامه‌ریزی برای سرمایه‌گذاری ۱۴ هزار میلیارد ریالی در این بخش خبر داده بود.

دغدغه‌های زیست‌محیطی بر طرف شد

یکی از موانع اصلی اجرای این پروژه طی سال‌های گذشته، مسائل زیست‌محیطی بود. مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان می‌گوید این مشکل برطرف شده و مجوزهای لازم اخذ شده است.

به گفته یونسی، فناوری مورد استفاده در کارخانه جدید مبتنی بر استانداردهای روز دنیا خواهد بود و عملیات آلاینده در محیط‌های سرپوشیده و مجهز به سسانه‌های کنترل آلودگی انجام می‌شود تا کمترین اثر را بر محیط شهری بندرانزلی داشته باشد.

## یک پروژه فراتر از گیلان

واقعیت این است که مسئله امروز ناوگان خزر تنها ساخت کشتی نیست؛ مشکل اصلی کمبود ظرفیت تعمیراتی و فرسودگی بخشی از ناوگان است. از این منظر، احداث کارخانه جدید کشتی‌سازی در بندرانزلی می‌تواند بیش از آنکه یک پروژه عمرانی استانی باشد، به زیرساختی راهبردی برای حمل‌ونقل دریایی کشور در دریای خزر تبدیل شود. با این حال، تجربه چند سرمایه‌گذاری ناموفق گذشته نشان می‌دهد موفقیت این طرح بیش از هر چیز به تأمین مالی پایدار، اجرای دقیق تعهدات سرمایه‌گذار و تسریع در آغاز عملیات اجرایی وابسته است؛ در غیر این صورت چهارمین شرکت بزرگ فعال در صنعت کشتی‌سازی کشور به نتیجه رسیده و تفاهم‌نامه دریایی شمال کشور اضافه شود.

احمد تجری در گفت و گو با سرآمد:

## کمبود سرمایه‌گذاران در ایجاد زیرساخت‌های توریسم دریایی



**سپهر** سمیه ملایی - رئیس اداره سرمایه‌گذاری، زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، گفت: کمبود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در ایجاد زیرساخت‌های گردشگری از جمله ساخت ماریناها، اسکله‌های ایمن، بندار کوچک گردشگری و ترمنیال‌های مسافری از جمله موانع توسعه صنعت توریسم دریایی محسوب می‌شود.

احمد تجری در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد، اظهار داشت: کمبود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در ایجاد زیرساخت‌های گردشگری از جمله ساخت ماریناها، اسکله‌های ایمن، بندار کوچک گردشگری و ترمنیال‌های مسافری از جمله موانع توسعه صنعت توریسم دریایی محسوب می‌شود.

رئیس اداره سرمایه‌گذاری، زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، بیان داشت: از سوی دیگر ریسک بازگشت سرمایه پایه نیز معضل دیگری است که با آن روبه‌رو هستیم؛ پروژه‌های گردشگری دریایی از جمله ساخت مارینا، اسکله کوچک، شناور تفریحی معمولاً بازگشت مالی سریعی ندارند در نتیجه دولت کمتر به سرمایه‌گذاری مستقیم تمایل دارد و بیشتر به سمت مشارکت با بخش خصوصی می‌رود.

تجری در ادامه گفته‌های خود همچنین به چالش‌های حقوقی و محیط زیستی در بخش سرمایه‌گذاری دولت در توریسم دریایی اشاره کرد و گفت: بسیاری از پروژه‌های دریایی مشمول ارزیابی اثرات زیست‌محیطی می‌شوند و طولانی بودن روند اخذ مجوزها باعث کندی جذب سرمایه دولتی می‌شود.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، بیان داشت: از سوی دیگر شاهد تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی هستیم؛ تأمین تجهیزات دریایی، شناور، موتور، تجهیزات مارینا به ارز نیاز دارد و محدودیت واردات هزینه‌های دولتی را افزایش می‌دهد.

رئیس اداره سرمایه‌گذاری، زیرساخت و مناطق نمونه گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، خاطر نشان ساخت: وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با پیگیری‌های انجام شده و تصویب قوانین جدید طی سالهای اخیر، نسبت به ایجاد تسهیلات برای افزایش ورود سرمایه‌گذاران در صنعت توریسم دریایی اقدامات خوبی انجام داده است.

تجری اظهار امیدواری کرد: با مناسب شدن شرایط اقتصادی و افزایش رغبت سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای ایجاد زیرساختهای گردشگری دریایی به ویژه اسکله و مارینا در نوار ساحلی شمالی و جنوبی کشور، در آینده‌ای نه چندان دور شاهد تحول صنعت توریسم دریایی باشیم.



شنبه-۲ تیر ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۵۱۸

## دریاپایه

بندار

انتصاب مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی به عنوان رئیس کمیته حمل و نقل دریایی مدیریت بحران و وزارت راه و شهرسازی



طی حکمی از سوی معاون حمل و نقل و جانشین وزیر راه و شهرسازی در ستاد مدیریت بحران، محمد شکبایی نسب به عنوان رئیس کمیته حمل و نقل دریایی مدیریت بحران و وزارت راه و شهرسازی منصوب شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مهران قربانی؛ معاون حمل و نقل و جانشین وزیر راه و شهرسازی در ستاد مدیریت بحران در این حکم خطاب به محمد شکبایی نسب؛ معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی آورده است:

با هدف اعمال فرماندهی واحد در امر سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و هماهنگی، انسجام در زمینه اجراء و نظارت، ایجاد وحدت رویه و به منظور استفاده از تمامی ظرفیت‌های آن سازمان در نظام جامع مدیریت بحران و به استناد تبصره ۸ ماده ۹ دستورالعمل اجرایی ستاد مدیریت بحران وزارت راه و شهرسازی (نامه شماره ۲۸۳۴۹/۰۲/۱۴۰۰ مورخ ۱۳۹۷/۰۳/۰۸) به موجب این ابلاغ به عنوان عضو اصلی ستاد و رئیس کمیته حمل و نقل دریایی منصوب می‌شوید.

انتظار می‌رود با اتکال به پرودگار یکتا و کوشش مجدانه در عملیاتی کردن اهداف و وظایف مندرج در شرح وظایف ابلاغ شده و تدوین ضوابط مربوط به تعیین سطوح، حالت اضطرار و شیوه اعلام بحران‌های احتمالی در امور حمل و نقل دریایی با نظارت و هماهنگی ستاد مدیریت بحران وزارت راه و شهرسازی نسبت به برگزاری جلسات آن کمیته و ارسال گزارش‌های مربوطه به صورت مستمر به دبیرخانه اقدام مقتضی را معمول فرمایید.»

لقمان پارسی نیاسرپرست معاونت برنامه‌ریزی، توسعه مدیریت و منابع سازمان بندار و دریانوردی شد



با حکم محمد شکبایی نسب، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، لقمان پارسی‌نیا به سمت "سرپرست معاونت برنامه‌ریزی، توسعه مدیریت و منابع سازمان بندار و دریانوردی" این سازمان، منصوب شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، لقمان پارسی‌نیا پیش از این دیحساب و مدیرکل امورمالی این سازمان بود. پارسی‌نیا دارای مدرک کارشناسی ارشد مدیریت مالی و کارشناسی مدیریت صنعتی و کارشناس خبره قیمت‌گذاری اراضی و ابنیه می‌باشد.

سرپرست اداره کل برنامه، بودجه و تحول اداری، رئیس کمیته وصول مطالبات، دبیر کمیته وجوه اداره شده، عضو ثابت کمیسیون مناقصات و مزایده، عضو کمیته سلامت اداری و صیانت از حقوق مردم، عضو کمیته وصول مطالبات بهای تمام شده و مدیریت راهبردی اراضی سازمان بندار و دریانوردی، رییس امور مالی اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشر و ذیحساب تولید و توسعه سازمان انرژی اتمی ایران از جمله مسئولیت‌های پیشین لقمان پارسی‌نیا است.

فعالیت بندار شرق هرزگان در دوران جنگ متوقف‌نشد

مدیر بندار و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان، با اشاره به تداوم فعالیت بندار تحت مدیریت ایسن مجموعه در شرایط جنگی اخیر، اظهار کرد: با وجود شرایط خاص حاکم بر منطقه و مخاطرات ناشی از حملات آمریکا و رژیم صهیونیستی، فعالیت بندار شهید باهنر، جاسک، سیریک و تیاب به تعطیلی کامل نرسید و روند ارائه خدمات بندری با رعایت کامل ملاحظات امنیتی، ایمنی و عملیاتی ادامه یافت.

به گزارش اقتصادسرآمد، حمیدرضا محمدحسینی تختی در این ارتباط اظهار کرد: در طول مدت جنگ اخیر، با اتخاذ تدابیر ویژه و هماهنگی مستمر میان دستگاه‌های مسئول، عملیات تخلیه و بارگیری کالا، صادرات و واردات و خدمات‌رسانی به شناورها با برنامه‌ریزی دقیق دنبال شد تا کمترین اختلال در زنجیره تأمین کالا و تجارت دریایی کشور ایجاد شود.