

گفت‌وگوی اقتصادس‌ر آمد با محمد ر استاد به بهانه انتشار کتاب

«توسعه دریایی از ایده تا عمل»

کتابی برای ارتقای دانش دی نفعان اقتصاد دریا

محمد راستاد، متولد سال ۱۳۴۶ دانش آموخته مدیریت دریایی از دانشگاه آنتورپ بلژیک و مدیر عامل اسبق سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰) این مدیر اهل قلم با توجه به دانش و تجربه‌ای که داشته، اقدام به نگارش کتابی با عنوان «توسعه دریایی از ایده تا عمل» کرده است که در شرایط ادبیات مکتوب دریایی قابل توجه است. به همین بهانه ما در روز نامه دریایی اقتصادس‌ر آمد گفت‌وگویی اختصاصی با وی انجام داده‌ایم که در ذیل از نظراتان می‌گذرد:

اقتصادس‌ر آمد: چه شد که برای نگارش کتاب در حوزه دریا دست به قلم شدید؟ از نیازها و انگیزه‌های تدوین این کتاب بگویید:
محمد راستاد: مقوله «توسعه دریامحور» همواره به‌عنوان یکی از دغدغه‌های مهم در سطح کلان کشور مطرح بوده و در اولویت توجه قرار داشته است. در همین راستا معمولاً تلاش شده تا در اسناد بالادستی به این مسئله توجه و مسیری برای بهبود وضعیت بهره گیری کشور از منافع بالقوه مرتبط با فعالیت‌های دریایی ترسیم شود. بسیاری از کارشناسان و مسئولان سطوح مختلف، نظرات متنوعی را پیرامون توسعهٔ مبتنی بر دریا مطرح می نمایند. بدیهی است که پرداختن بسه موضوعی با این میزان اهمیت و اولویت، مستلزم نگرش جامع و همه جانبه توأم با شناخت کافی می باشد؛ از این رو، تصمیم گرفتم تا با بهره بردن از تجربیات طولانی خود در ایسن حوزه، با جزییات کامل به مقوله توسعه دریایی بپردازم تا ضمن معرفی تمام جوانب بخش‌های دریایی، از منظر خود، مسیر منتهی به توسعه را تشریح نمایم. امیدوارم محتوای کتاب بتواند برای ارتقای دانش ذی‌نفعان این بخش و عموم آحاد جامعه موثر واقع گردیده و از سوی دیگر مورد توجه مراکز تصمیم سازی‌های مرتبط با آن، واقع گردد.

اقتصادس‌ر آمد: چرا عنوان کتاب، «توسعه دریایی از ایده تا عمل» است؟ به نظر می‌رسد طعنه‌ای در این عنوان وجود دارد و می‌روساند که ایده هست،

بخش اول

بخش اول

لجستیک دریایی تشریح گردید.

عوامل تعیین کنندهٔ مزیت‌های رقابتی

از آن‌جا که بازار فعالیت‌های دریایی همواره با تغییرات و تحولات مواجه است، رقابت گسترده ای در میان ذی‌نفعان و نقش آفرینان برای جذب سهم بیشتر از این بازار وجود دارد که مستلزم کسب مزیت‌های رقابتی می‌باشد. لذا در فصل سوم با عنوان عوامل تعیین کنندهٔ مزیت‌های رقابتی، به موضوعاتی همچون موقعیت جغرافیایی – محدودۀ بازار – سرمایه‌گذاری و ظرفیت‌سازی- روابط تجاری و بین المللی- جذب سرمایه‌گذاری بین المللی- اتحادهای راهبردی- محصولات صادراتی- صنایع تولیدی- نقش آفرینی بخش خصوصی – تشکیل های دریایی و نیروی انسانی متخصص اشاره گردیده است.

نقش آفرینی بنادر در اقتصاد دریاپایه

با توجه به این‌که این انتظار وجود دارد که بنادر تجاری بتوانند سهم مهمی در رونق اقتصادی کشور و محیط پیرامون خود داشته باشند، لذا لازم است تا چگونگی نقش آفرینی بهینه بنادر بررسی شود. با این منظور، فصل چهارم با عنوان نقش آفرینی بنادر در اقتصاد دریاپایه شامل ملزومات فیزیکی بنادر – سازوکارهای اجرایی و عوامل جانبی (جامعه دریایی و بندری – عملکرد بندر – هزینه

سختگوی کمیسیون اصل نود مجلس:

طرح‌های پتروپالایشی در سواحل مَکران پیشرفت نداشته‌است

سختگوی کمیسیون اصل نود مجلس گفت: طرح‌های پتروپالایشی در سواحل جاسک و مکران پیشرفت نداشته است. به گزارش اقتصادس‌ر آمد، علی خضریان در تشریح برنامه‌های سفر اعضای این کمیسیون و بازدید نظارتی هیأت رئیسه کمیسیون اصل نود قائم‌نود اساسی مجلس از استان هرمزگان، با اشاره به حضور در بندر جاسک، گفت: اعضای کمیسیون در جریان روز دوم سفر خود، از پروژه خط لوله گور-جاسک بازدید کردند که در ادامه دو بازدید قبلی این پروژه و در راستای نظارت دقیق کمیسیون نسبت به رفع نواقص و اشکالات این طرح بود که به علت افتتاح زودهنگام در دولت قبل اتفاق افتاده بود. نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه این پروژه از دو بخش اصلی خشکی و دریایی تشکیل شده است، اظهار کرد: این پروژه در بخش خشکی خود علاوه بر خط لوله، ۴ محور اصلی دارد که نواقص اساسی در زمان افتتاح زودهنگام آن وجود داشت. سختگوی کمیسیون اصل نود مجلس در ادامه با بیان اینکه مخازن ذخیره سازی در انتهای خط و مخازن تعادلی بین راهی، تلمبه‌خانه‌های ۵ گانه، ایستگاه‌های توپک رانی سه گانه و ایستگاه تزریق مواد ضد خوردگی و حفاظت کاتدی از جمله موارد دارای نقص این پروژه بود، عنوان کرد: بخشی از این نواقص طی ۲ سال اخیر رفع شده است اما همچنان بخشی از آنها باقی مانده که نیازمند عزم جدی شرکت ملی نفت برای رفع آن است. خضریان با اشاره به پیشرفت‌هایی که در بُعد دریایی پروژه وجود داشت، ابراز کرد: اعضای کمیسیون از فرایند نصب سه گوی شناور در دریای عمان برای بارگیری نفت از پایانه نیز بازدید کردند که یک گوی نصب شده و دو گوی دیگر با استفاده از توان داخلی در حال ساخت است که البته نسبت به پروژه در بخش خشکی عقب تر می‌باشد، اما سرعت روند آن در حال حاضر خوب است. این نماینده مردم در مجلس یازدهم با تأکید بر اینکه کمیسیون اصل نود نظارت خود را تا به نتیجه رسیدن این پروژه که ۱.۷ میلیارد دلار برای آن هزینه شده، پیگیری خواهد کرد، اظهار داشت: ۲ سال است که سرمایه این پروژه خوابیده و کمیسیون تا زمانی که به صورت واقعی مورد بهره برداری قرار بگیرد آن را دنبال می‌کند.

توسعه دریایی از ایده تا عمل

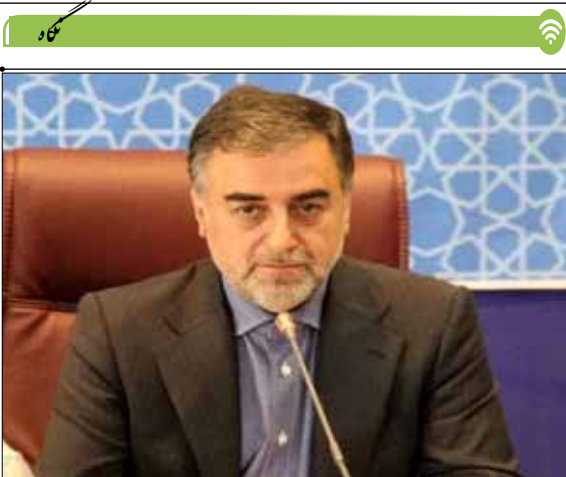
محمد راستاد



های بندری – خدمات جانبی و لجستیکی – حمل و نقل چندوجهی – بهره گیری از فناوری اطلاعات و ارتباطات – ارتقای نسل بندر – الگوی مدیریت بندر – قوانین و مقررات حاکم بر فعالیت‌های بندری و مبادلات تجاری خارجی – رقابت پذیری بندر) تشریح گردیده است.

ضرورت فراگیر شدن فرهنگ دریایی در سطوح مختلف جامعه

یکی از الزامات رسیدن به توسعه دریایی، فراگیر شدن فرهنگ دریایی در سطوح مختلف جامعه است. بنابراین، فصل پنجم تحت عنوان ترویج فرهنگ دریایی به موضوعاتی همچون ارجاع به تاریخ دریایی – معرفی حوزه وسیع و متنوع فعالیت های دریایی – آشنایی با ظرفیت های بالقوه توسعه از طریق دریا – برقراری امکان بازدید عموم به ویژه دانش آموزان و دانشجویان از فعالیت های دریایی – افزایش مطالب و محتوای مرتبط با دریا در کتاب های درسی – افزایش سهم و ظرفیت آموزش های تخصصی دریایی در رشته ها و مقاطع مختلف تحصیلی – ملموس نمودن تأثیر دریا در اقتصاد و زندگی روزمره – ارتقای فرهنگ حفاظت از محیط زیست دریایی – توسعۀ گردشگری دریایی – توسعۀ ورزش های آبی – افزایش سهم دریا در حوزهٔ موسیقی، هنرهای نمایشی، رسانه های مکتوب و دیداری و شنیداری پرداخته است.



استاندار مازندران خبر داد

واگذاری دبیر خانه طرح توسعه دریا محور استان های شمالی به مازندران

استاندار مازندران از تصویب نهایی طرح طرح توسعه دریا محور استان‌های شمالی کشور در مجمع تشخیص مصلحت نظام خبر داد و گفت که دبیرخانه این کارگروه به مازندران واگذار شده است. به گزارش اقتصادس‌ر آمد، سیدحمود حسینی پور در جلسه شورای برد قائم‌نود اساسی استان افزود: توسعه دریا محور و اقتصاد دریا که به استفاده پایدار از ظرفیت منابع آبی از جمله دریاها، دریاچه ها و جزایر تأکید دارد، در رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت در افزایش تولید ناخالص داخلی بسیار تأثیرگذار است و این موضوع مهم باید مورد توجه بیش از پیش قرار گیرد. وی با بیان اینکه در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می کنند در حالی که ما هنوز توانسته‌ایم از این موهبت الهی بدرستی استفاده کنیم، اظهار داشت: اقتصاد دریا محور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و در نهایت تحول آفرین است و مسئولان دستگاه های اجرایی دخیل در طرح های توسعه ای اقتصادی دریا محور باید نسبت به تحقق این مهم اهتمام و حساسیت بیشتری داشته باشند. وی با بیان اینکه ریاست کارگروه طرح توسعه دریا محور استان‌های شمالی به استاندار مازندران و دبیری آن نیز بر عهده رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان، است گفت که دبیرخانه این کارگروه در ذیل دبیرخانه شورای کارنامه ریزی و توسعه استان قرار گرفته است. استاندار مازندران با مهم ارزیابی کردن طرح توسعه دریا محور استان‌های شمالی با بیان اینکه با توجه به ظرفیت‌های موجود در مازندران، مجمع تشخیص مصلحت نظام، محل دبیرخانه این کارگروه را در مازندران تعیین کرد، اظهار داشت: باید از این فرصت بیشترین استفاده را ببریم و دستگاه‌های اجرایی ذیربط عضو این کارگروه نیز باید با یکدیگر تعامل و همکاری تنگاتنگی داشته باشند. حسینی پور، بر لزوم تهیه و تدوین یک برنامه راهبردی عملیاتی به منظور اجرای طرح های توسعه‌ای اقتصاد محور در حوزه دریایی تأکید کرد و گفت که دبیرخانه این طرح باید ره چه سریعتر پس از تشکیل و راه اندازی، حداکثر تا یک هفته آینده نسبت به برگزاری جلسه و ارایه گزارش در این زمینه اقدام شود.

اقتصاد دریا

یکشنبه- ۷ خرداد ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۴۶

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش اول

ضرورت تغییر در ناوبری معاصر در بندر کنگ

دکتر محمد حسن‌نیا - ناوبری معاصر دارای ویژگی‌های متعددی است که ملل دریانورد برای ایمنی و امنیت سفرهای دریایی تلاش دارند به ارتقا ناوبری در سطوح متعدد بپردازند. آموزش و توسعه دانش فعالان و فرهنگ‌سازی برای پذیرش شرایط تغییر در ناوبری معاصر از مسائلی مهم در ارتباط با لنج‌داری می‌باشد. از مشکلات عدیده در صنعت لنج‌سازی عدم تطبیق شرایط خود با کشتی‌های جدید حمل‌ونقل کالا می‌باشد. برای انجام این امر باید فرهنگ‌سازی وسیعی صورت گیرد. فرهنگ‌سازی برای تغییر شرایط بستگی به مسائل مالی عدیدهای دارد. با مشاهدات میدانی صورت گرفته در امور لنج‌ها در بندر کنگ، کار بر روی لنج‌های حمل‌ونقل کالا کار طاقت‌فرسایی است. بسیاری از لنج‌ها به خاطر عدم صرفه اقتصادی و گران بودن سوخت قادر به سفرهای دریایی نیستند. با وجود چنین شرایطی می‌بایست برای تغییر کاربری لنج‌ها در بستر زمان باید فرهنگ‌سازی شود. برای لنج‌داران و کارکنان لنج‌های چوبی و فایبرگلاس باید در زمینه‌های متعدد آموزش‌های متعدد صورت گیرد. اما آیا این کار با توجه به مشکلات عدیده اقتصادی برای لنج‌داران بندرکنگی مقدور هست و یا این که چه نهاد یا سازمانی اقدام به انجام چنین امری نماید، جای سؤال افروانی دارد. به نظر می‌رسد باید تغییر در ناوبری معاصر به تدریج برای لنج‌داران تشریح گردد. نمی‌توان به صورت ضربتی به لنج‌داران تفهیم کرد که ویژگی‌های لنج‌های فلزی بر لنج‌های قدیمی چوبی و فایبرگلاس به چه صورت است. نیروهایی که به عنوان دریانورد در لنج‌ها برای حمل‌ونقل کالا کار می‌کنند، براساس تجربیات گذشته و دانش سنتی مدرن به دریانوردی مشغول می‌باشند. هنوز ناخدایان قدیمی در بندر کنگ در لنج‌ها مشغول به کار بوده و با تجربه و دانش خود سفرهای ایمنی دارند. تجربه این ناخدایان زیاد بوده و در شرایط نامساعد جوی نیز لنج‌های زیادی را از غرق شدن نجات داده‌اند. اما طبق دانش جدید دریانوردی آموزش بیشتری ببینند و با وسایل جدید هدایت لنج، ایمنی و غیره آشنایی افزون تری پیدا کنند. چون آن‌ها در بنادر مقصد نیز می‌بایست بتوانند به خوبی بسا ماوبری معاصر آشنا باشند. لنج نیز همانند سایر وسایل حمل‌ونقل زمینی و هوایی در بستر زمان با توجه به پیشرفت تکنولوژی تغییرات زیادی را پشت سر گذاشته است. فرهنگ‌سازی و تغییر نگرش در بین فعالان عرصه دریانوردی، نیاز به آموزش ممتد و در برخی موارد اجباری برای لنج‌داران و کارکنان لنج در بندر کنگ دارد. تغییر نگرش نیاز به زمان و مشوق‌های اقتصادی دارد. با توجه به مشاهدات میدانی صورت گرفته در بندر کنگ بسیاری از لنج‌داران نگرش خوبی نسبت به لنج‌های فلزی ندارند، این نگرش در بستر زمان به وجود آمده است. در ساختار فکری آن‌ها یک لنج چوبی نزدیک به یک بده در صورت غرق نشدن و حوادث ناگهانی برای آن‌ها کار می‌کند و پس از یک سده هم تمام اجزای آن قابل استفاده است. در گذشته از اجزای لنج‌های اسقاطی چوبی در سقف‌خانه‌ها و ساخت وسایل چوبی استفاده می‌شد. در حال حاضر نیز لنج‌ها را در بندر کنگ پس از کارکرد تعمیر نموده و به گونه‌ای آن را تعمیر می‌کنند که لنج بتواند سال‌های متمادی در عرصه سفر برود.

در بسیاری از موارد تمول صاحبان لنج‌ها در بندر کنگ و نگهداری از آن‌ها، حتی اگر ماه‌ها این لنج‌ها در اسکله بمانند و سفر دریایی نروند و امید به داشتن آینده بهتر باعث شده است تا لنج‌داران تغییر چندانی در کارکرد لنج‌ها یا فعالیت در جهت تغییر نگرش در راستای هماهنگی با ناوبری معاصر انجام ندهند. شاید هم برخی لنج‌داران بندرکنگی با توجه به رکود سفرهای دریایی توان مالی چنین کاری را نداشته باشند. با مشاهدات میدانی صورت گرفته در بندر کنگ که دارای بیشترین لنج‌های چوبی و فایبرگلاس هست، برخی از لنج‌داران لنج‌های خود را یکسال است که در اسکله نگه داشته‌اند و به دلیل عدم صرفه اقتصادی به حمل کالا نمی‌پردازند. با برخی از لنج‌داران که لنج‌های خود را تبدیل به لنج‌های فلزی و یا یدک‌کش نموده‌اند به دلیل عدم صرفه اقتصادی از وامی که برای خرید یدک‌کش دریافت نموده و باز پرداخت آن گلايه زیاد دارند.

