

دلایل بی توجهی دریا؛ اقتصادسرآمد بررسی می‌کند

وضعیت سکون برخی از انجمن‌های دریایی

اتحادیه‌های دریایی، شمشیر دولبه توسعه دریایی اند

سرمد - گروه اقتصاددریاپایه - امید متین - یکی از متغیرهای مهم اجتماعی که می‌تواند در تغییر و تحول و توسعه بسیار نقش آفرین باشد، اتحادیه‌ها و سندیکاهای انجمن‌های صنفی است که مانند شمشیر دو لبه عمل می‌کنند.

این تشکل‌های صنفی اگر قوی و فعال عمل کنند، به خوبی مسائل را شکافته، ضعف‌ها را شکسته و مسیر رشد و توسعه را همواره می‌کنند و اگر ساکت و خسته و بی‌حاصله باشند، آویزان رشد و توسعه یک کشور می‌شوند و به جای یار شاطر تبدیل می‌شوند به بار خاطر.

وضعیت اتحادیه‌های حوزه دریا

اهالی دریا تجربه عبرت‌آموزی از انجمن مهندسی دریایی ایران دارند. چند سال رکود و سکون و بی‌اثری، چندی است که به تغییر نفرات هسته مرکزی، آن انجمن را کد و بی‌خاصیت، به آن‌جا رسیده که با اعتماد به نفس و قوی با‌عالی‌ترین مراجع رسمی کشور مراده می‌کند و در باره عالی‌ترین مسائل و برنامه‌های راهبردی خود را صاحب‌نظر نشان داده و موثر نیز واقع شده است.

تفاوت آن انجمن با این انجمن، همان چیزی است که از آن به عنوان شمشیر دوم یاد کردیم، به قول دانشجویها، یک چهارواحدی اثرگذار است که اگر خوب باشند، معدل کل را بالا می‌برد و اگر بد باشد معدل کل را نابود می‌کند و یک صنف را به حالت مشروط می‌کشد.

اما اتحادیه‌ای مانند لجستیک، در مرز بود و نبود قرار دارد. سر و کله‌اش به طور ویژه در نمایشگاه‌ها با غرفه‌ای بزرگ پیدا می‌شود و دیگر هیچ! وقتی برای مراده با این اتحادیه، ماه‌ها وقت گذاشتیم و هیچ خبری دریافت نکردیم، دانستیم که وضعیت این اتحادیه هم مانند انجمن سابق مهندسی دریایی ایران به دوران سکوت و سکون و بی‌حوصلگی



غیرمتخصص را به عنوان روابط عمومی گمارده‌اند که بیشتر شبیه منشی‌ها فقط تلفن جواب می‌دهد و یا این که نفر آن‌ها آن‌طور حرفه‌ای نیست که خبرسازی و خبرنگرایی کند و فضای رسانه‌ها را در اختیار بگیرد و افکار عمومی را تحت تأثیر قرار دهد. اغلب در همین قاعده هستند.

برخی اصناف به لطف آسانی و ارزانی فضای اینترنت، سایتی علم کرده‌اند و گاهی خبرهای خود را در آن بارگذاری می‌کنند و خیال می‌کنند که قلعه رسانه را فتح کرده‌اند. با همین بهانه از تباطشان با

دنایای واقعی رسانه قطع می‌کنند و زمانی که به آن‌ها می‌گوییم که خبر یا مصاحبه می‌خواهیم، ناشیانه می‌گویند: توی سایت هست! این جواب نشان می‌دهد که این دسته افراد از فعالیت حرفه‌ای در رسانه خبر ندارند و راه و رسم مراده با رسانه‌ها را نمی‌دانند.

به هر روی، روابط عمومی معسول و ناقص، یکی از نقاط ضعف بزرگ اتحادیه و انجمن‌های حوزه دریاست. برخی انجمن و تشکل دریایی که در گوگل فقط خبری از آن‌ها به جا مانده، نه دفتری و نه اسم و رسمی.

اتحادیه در بند تعارفات سنتی

برخی اتحادیه‌ها و انجمن‌های حوزه دریا به قید و بند تعارف و سنت گرفتار شده‌اند. رئیس اتحادیه هفته‌ای یک بار به زور به اتحادیه سر می‌زند؛ اما عوض نمی‌کنند چرا؟ چون پیر است و پیشکسوت است و احترامش واجب است و از این دست بهانه‌ها. این که کاری ندارد، حوصله ندارد، جلسات

بی‌توجهی به دریا و عدم رشد و توسعه حوزه دریا در همه ابعاد، یک برگشت محکم دارد به وضعیت خود ما. هر کس در جای خودش مهم و اثرگذار است و همه تشکل‌ها ارزشمند و در مسیر توجه و توسعه دریا مهم هستند. اگر قدر جایگاه خود را بدانیم و برای ارتقای آن کوشش کنیم، بخش مهمی از توجه به دریا محقق خواهد شد.



نتیجه‌روشن

نتیجه روشن است. تشکل‌های صنفی در رشد و توسعه بسیار موثرند. شمشیر دو می هستند که اگر فعال باشند، ضعف‌ها را می‌شکافند و پیش می‌روند و اگر خود ضعف باشند، مانع سنگینی در مسیر رشد و توسعه و باری به دوش سایر تشکل‌ها خواهند بود. برای توجه به دریا، باید به این مسائل توجه کرد. اعضای اتحادیه‌ها، انجمن‌ها و تشکل‌های دریایی باید نقش خود در انتخاب بهترین و فعال‌ترین اعضای هیات مدیره درک کنند. حداقل باید به این نکته برسند که نفرات ضعیف و خسته را کنار بگذارند. حرمت و آینده صنف خود را باید مقدم بر هر چیزی بدانند زیرا هم آینده آن‌هاست و هم بخشی از آینده کشور.

بی‌توجهی به دریا و عدم رشد و توسعه حوزه دریا در همه ابعاد، یک برگشت محکم دارد به وضعیت خود ما. هر کس در جای خودش مهم و اثرگذار است و همه تشکل‌ها ارزشمند و در مسیر توجه و توسعه دریا مهم هستند. اگر قدر جایگاه خود را بدانیم و برای ارتقای آن کوشش کنیم، بخش مهمی از توجه به دریا محقق خواهد شد.



معاون پارلمانی رئیس‌جمهور

دسترسی به کشورهای مختلف از طریق دریادر بندر چابهار مهیااست

سرمد - معاون پارلمانی رئیس‌جمهور گفت: دسترسی به کشورهای مختلف از طریق دریا در بندر چابهار مهیا است و حالا محدوده منطقه آزاد چابهار از ۱۴ هزار هکتار به ۸۲ هزار هکتار رسیده است. به گزارش اقتصادسرآمد، سیدمحمد حسینی جلسه شورای اداری و اقتصادی منطقه آزاد چابهار بیسان کرد: بندر چابهار می‌تواند به ریل متصل شود و هم کنون از زاهدان تا خاش خط راه‌آهن به افتتاح رسیده است و امیدواریم تا سرخس ادامه پیدا کند.معاون رئیس‌جمهور افزود: آماده‌سازی زیرساخت‌های مختلف در حوزه گردشگری و بندری در چابهار موجب ایجاد اشتغال و توسعه می‌شود و از وظایف منطقه آزاد فراهم کردن امکانات برای توسعه سرمایه‌گذاری است.وی بیان کرد: در سفر به چابهار باورم نمی‌شد که این همه زیرساخت خوب برای صادرات و واردات دارد و کشتی‌های اقیانوس پیمای در چابهار می‌توانند پهلوگیری کنند. حسینی گفت: توجه دولت به بهره‌مندی مردم از امکانات و خدمات مناسب است و همیشه تأکید دولت آیت الله رئیسی خدمت به مردم است. وی ادامه داد: مدیران و مسئولان می‌توانند خدمت به مردم کنند تا میزان رضایت بیشتر شود.معاون پارلمانی رئیس‌جمهور تصریح کرد: حضور مردم در انتخابات مهم است و کشور ایران مستقل بدون وابستگی به برخی قدرت‌هاست و این موجب نارضحتی خیلی‌ها شده است. حسینی ادامه داد: بازدید از مجتمع پتروشیمی راداشتم که ۳۵۰۰ نفر مشغول بکار هستند و در آنجا می‌توان گفت که تا ۲۰ هزار نفر نیرو استخدام خواهد شد. وی با اشاره به اینکه کارهای اداری محدود است و باید به فکر تربیت نیروی انسانی و مهارت‌آموزی باشیم تا در جاهای مختلف بکارگیری شوند، گفت: دولت رئیسی تحول‌گرا هست و همیشه بدنبال پیگیری مطالبات و مشکلات مردم است. وی افزود: یک زمانی می‌گفتند مناطق آزاد محل واردات کالا شده، ولی هم اینک شاهد هستیم که در تولید و اشتغال خیلی موثر هستند. وی تصریح کرد: بازدید از پتروشیمی داشتیم دیدیم که سرمایه‌گذاران در حال کار هستند و این جای خوشحالی دارد.وی گفت: در حال حاضر ۱۰۰ بسته سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار آماده شده و مجوزهای بی‌نام صادر شده تا امورات تسهیل شود.



زائران اربعین امسال از مسیر دریایی به عراق می‌روند فاصله یک ساعت باکشتی از بندر خرمشهر به بندر بصره

سرمد - امسال زائران اربعین می‌توانند از مسیر دریایی عازم عراق شده و حدود یک ساعت با کشتی از بندر خرمشهر به بندر بصره بروند. به گزارش اقتصادسرآمد، بسیاری از ایرانیان در حالی که کم‌تر از یک ماه تا اربعین حسینی باقی مانده است، در حال برنامه‌ریزی برای تشریف به عراق هستند. به دلیل محدودیت‌های پروازها و البته بالا بودن هزینه بلیت پرواز، بیش از ۹۰ درصد زائران از طریق مرزهای زمینی به جمع زائران اربعین می‌پیوندند. در سال‌های گذشته در کنار مرزها هوایی و زمینی، مرز دریایی هم برای انتقال زائران به عراق در ایام اربعین پیش‌بینی شده بود. امسال با برنامه‌ریزی ستاد مرکزی اربعین و هماهنگی با طرف عراقی، مرز دریایی بیش از گذشته مورد توجه قرار دارد. مسئولان، پیش‌بینی اعزام روزانه حدود چهار هزار زائر اربعین از بندر خرمشهر به بندر بصره را کرده‌اند و امکانات لازم نیز فراهم است. احمد وحیدی، وزیر کشور با اشاره به اینکه ظرفیت مسیر دریایی محدود است، گفته است: هر مقدار مسیر را برای زائران اربعین حسینی آسان‌تر کنیم، قطعاً کار خوبی است. در سامانه سماح نیز زائران هنگام ثبت‌نام، مرز دریایی را نیز می‌توانند برای خروج از کشور در ایام اربعین و سفر به عراق انتخاب کنند. امید کوثری، مدیر اجرایی ستاد مرکزی اربعین می‌گوید: امسال برنامه‌های ویژه‌ای برای سفر دریایی زائران اربعین در نظر گرفته شده که یکی از آنها برپایی موبک دریایی است. زائران می‌توانند به جای حضور در ازدحام جمعیت مرز شلمچه در ایام اربعین، از مسیر دریایی و با کشتی عازم عراق شوند. مسیر خرمشهر-بصره از طریق دریایی ۱۶ مایل دریایی و حدود یک ساعت است. هزینه سفر دریایی به عراق از طریق بندر خرمشهر در استان خوزستان پس از قطعی شدن هزینه سفرهای اربعین اعلام می‌شود. همچنین قرار است وسایل حمل و نقل عمومی در بصره مستقر شده و زائران را تا شهرهای زیارتی عراق منتقل کند. به گزارش فارس، زیارت اربعین از ۲۷ مرداد آغاز می‌شود و بر اساس تصمیم مسئولان مسیر ریلی خرمشهر-شلمچه به صورت رایگان در ایام اربعین در اختیار زائران قرار می‌گیرد.



یک مسئول در سازمان شیلات خبر داد: بهره‌برداری از ۳ بندر ملی صیادی خوزستان در هفته دولت

سرمد - مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بندر ماهیگیری سازمان شیلات ایران از بهره‌برداری سه پروژه ملی شیلات در استان خوزستان در هفته دولت خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، الیاس واحدی عصر ضمن سفر به استان خوزستان در جمع خبرنگاران درباره سیاست‌های جدید شیلات ایران در توسعه بندر ماهیگیری این استان عنوان کرد: سه پروژه احداث اسکله شناور و امکانات پس کرانه‌ای در خور ابوخرضیر بندر شادگان و فاز ۲ بندر صیادی بحرکان و همچنین لایروبی بندر چوئیده آبادان به اتمام رسیده و آماده افتتاح در هفته دولت خواهد بود. واحدی در این رابطه افزود: مقرر شده در اجرای ماده ۸۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، مدیریت بهره‌برداری بندر شادگان و بحرکان در قالب فراخوان عمومی و پس از انجام تشریفات قانونی با اولویت تشکل‌های صیادی منطقه به بخش غیر دولتی واگذار شود. مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بندر ماهیگیری ادامه داد: این بندر جاذبه گردشگری بالایی دارند و خدماتی را به شناورهای صیادی و سایر بهره‌برداران شیلاتی و گردشگران ارائه خواهند کرد. وی با بیان اینکه توسعه گردشگری شیلاتی از اولویت‌های سازمان شیلات ایران، است، تصریح کرد: به موازات آغاز بهره‌برداری از این سه پروژه بندری شیلات، پروژه احداث بزرگ‌ترین اسکله صیادی کشور به طول حدود ۴۳۰ متر در آبادان شروع شده که با توجه به ازدحام بالای شناور در مجموعه شیلاتی بندر آبادان ساخت آن ۳۶ ماه در نظر گرفته شده و زمینه سازماندهی بهینه شناورها را فراهم می‌کند. مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بندر ماهیگیری بیان کرد: با توجه به موقعیت جغرافیایی بندر خوزستان که بیشتر در خورها و رودخانه‌ها قرار گرفته‌اند، رسوب‌گذاری در بندر این استان به ویژه در خورها بسیار بالاست، از این رو لایروبی این بندر از ضرورت‌های توسعه بندر کشور به شمار می‌رود و در این راستا، سازمان شیلات ایران علاوه بر بندر آبادان و چوئیده نیز لایروبی چهار بندر ماهیگیری نهر قصر، خور سمایی، خور سرجانی و بندر امام خمینی را در دستور کار قرار داده که پس از تأمین اعتبار آغاز خواهند شد. وی ادامه داد: در بین بندر ماهیگیری خوزستان نهر قصر و آبادان با اختصاص حدود نیمی از تخلیه صید سالانه استان به خود، جایگاه ممتازی دارند.



شنبه- ۲۱ مرداد ۱۴۰۲ - سال هفتم- شماره ۷- ۱۷۰۷

اقتصاد دریا

توزنیت دریا

بخش سیزدهم

تحولات در حال وقوع در صنعت کشتی‌های کانتینری

دکتر پهریز امرایی - باید بخاطر داشت که به دلیل عبور تقریباً کلیه تجارت و حمل و نقل بین‌المللی کالا از بندر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بندر وابسته گردیده است. از طرفی بدون وجود یک حمل و نقل دریایی کارا و توانمند جریان حمل و نقل مواد خام، محصولات کشاورزی و محصولات تولیدی کارخانجات مختل گشته و عواقب آن بصورت ایجاد موانع و بحران در رسیدن به رشد و شکوفایی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می‌گردد.

روند تغییر سرعت: اولین کشتی‌های سریع کانتینری با ظرفیت ۱۴۳۰ TEU و با سرعت ۳۷/۵ مایل دریایی بین دو بندر «فیلادلفیا» و «چوربک» به کار گرفته شده است. این کشتی‌ها به سمت شرق را در مدت ۹۰ ساعت خواهد پیمود.

اتومبیل در کانتینر: در روش جدید انتقال خودرو به وسیله کانتینر، حمل تا چهار خودرو در داخل یک کانتینر ۴۰ فوت امکان پذیر گردیده بر این اساس ظرفیت یک کشتی TEU5۰۰ برای انتقال خودرو معادل ۵ برابر ظرفیت یک کشتی ویژه حمل خودرو می‌باشد. قله بر کانتینر: روند مشابهی نیز در حمل کالاهای قله با کانتینر رخ داده است. کانتینرهای یخچالی: در صورت در اجرا در آمدن توصیه جامعه مشاورین بین‌المللی دنامارک (IMA)، ظرفیت کمی حمل کشتی‌های کانتینری یخچالی در مقایسه با کشتی‌های یخچالی فعلی تا ۱۰ برابر افزایش می‌یابد.

جمع‌بندی تحولات در کشتی‌های کانتینری مجموع ظرفیت کشتی‌های کانتینری جهان در ابتدای سال ۲۰۱۰ از مرز ۶۶۶۱ فروند کشتی کانتینری و ظرفیت کل ۱۳۷ میلیون TEU گذشته است که کشتی‌های تمام کانتینری ۸۰ درصد آن‌ها را تشکیل می‌دهند. نگاهی به جدول ذیل بین این موضوع است که اقبال تجارت جهانی و شرکت‌های کشتیرانی خط پیمای برتر و معتبر به سرعت به سمت کانتینری نمودن حدود ۹۰ درصد از کالاهای غیر قله و همچنین افزایش سفارش کشتی‌های کانتینری خیلی بزرگ (بزرگتر از ۵۰۰۰ TEU) پیش می‌رود.

به تعبیری دیگر ناوگان کشتی‌های کانتینری جهان در حال کاستن از تعداد کشتی‌های آبخور کم (Shallow water) و افزایش تعداد کشتی‌های پاناما گذر و دماغه رو می‌باشد.

دیروز، امروز و فردای کشتی‌های کانتینری و روند تغییر و تحول در ساختار

براساس پیش‌بینی‌ها و مطالعات انجام شده توسط V. Champion, Shipping Exampler?, Cargi System تعداد کشتی‌های کانتینری با آبخور کم در طول سال‌های آینده به شدت کاهش یافته و در عوض بر تعداد کشتی‌های کانتینری پاناما گذر با آبخور ۳۶-۴۰ فوت و پاناماگذر افزوده خواهد شد.

جمع تعداد کشتی‌های کانتینری در پایان سال ۲۰۰۰ (۱۳۸۰) ۳۱۱۴ فروند با ظرفیتی معادل ۶,۴۷۵,۱۲۵ TEU بود، در حالی که این مقادیر در پایان سال ۲۰۱۰ به ترتیب به ۴۶۶۱ فروند با ظرفیتی معسادل با ۱۳,۷۰۰,۰۰۰ TEU بالغ گردید.

بزرگ شدن کشتی‌ها به منظور استفاده بهینه از آن‌ها و برای سرعت‌بستر در فرآیند تحلیه و بارگیری با توجه به هزینه بالای توقف کشتی‌ها در بنادر موجب نیاز به تغییرات اساسی در بخش‌های زیربنایی و رونمایی بنادر شده است. افزایش اندازه کشتی‌ها انجام اقدامات اساسی برای دستیابی به عمق مطلوب در کانال‌های دسترسی بندار و حوضچه‌ها را اجتناب‌پذیر خواهد کرد. همچنین ضرورت بکارگیری تجهیزات مناسب و مرتبط با این نوع کشتی‌ها جانمایی اسکله‌ها و امکان تخلیه بار از دو سوی کشتی و ایجاد سیستم‌های پیشرفته کنترل میزان آب زیر کشتی با توجه به افزایش آبخور سبب خواهد شد تا مسئولین و سیاستگذاری با سرعت بیشتری به ساخت و توسعه بندار با شرایط جدید اقدام نمایند. براساس واقعیات موجود در واقع ساخت کشتی‌های پاناماگذر با عرض ۱۳ کانتینر سپری شده و هم اکنون کشتی‌های با عرض ۱۷ کانتینر (کشتی‌های مرسک با کلاس P& ONL و کشتی‌های کلاس Southampton در حال فعالیت می‌باشند.

علیرغم افزایش شدید در ظرفیت و طول و عرض کشتی‌های کانتینری آبخور آن‌ها نسبت به گذشته تغییر زیادی نهموده و اکثر از ۵/۱۴ متر فراتر نرفته است. هر چند آبخور واقعی این کشتی‌ها به خاطر پدیده پایین نشستن پاشنه کشتی تا ۱۶ متر (در سرعت‌های ۱۸ تا ۲۰ گره دریایی) افزایش می‌باشد، و این در حالی است که در آبهای کم عمق نزدیک بندار و کانال‌های ورودی به بندار ممکن است مشکل آفرین گردیده و کشتی به گل بنشیند. برخی از شاخص‌های محدود کننده رشد اندازه کشتی‌های کانتینری:

عمق بندار

طول بازوی جرثقیل‌های کانتینری و ارتفاع آن‌ها مشکل مقاومت اسکله‌های موجود با توجه به افزایش وزن جرثقیل‌های ساحلی جدید.

نیاز به جهش در سرعت در تخلیه و بارگری کشتی در محدودیت‌های مربوط به عبور کانتینرها از ترمینال، فضای دبدی حجم عظیم کانتینرها، ترافیک ناشی از تعداد کانتینر در راه‌ها و ریل‌های متنبهی به بندار با توجه به روند فعلی، کشتی‌هایی تحت اندازه تنگه مالاگا به نام مالاگا گذر با طول ۶۰۰ متر، عرض ۶۰ متر و آبخور ۲۱ متر، در سال ۲۰۱۱ واره ناوگان حمل و نقل تجارتی جهان خواهد گردید.