

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش پایانی

مشکلات پیش روی بنادر در پذیرش کانتینربرهای کوه‌پیکر

دکتر بهروز امرایی - باید بخاطر داشت که به دلیل عبور تقریبا کلیه تجارت و حمل و نقل بین‌المللی کالا از بنادر ایران، پیشرفت اقتصادی کشور نیز به سرعت به بنادر 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 شکوفائی اقتصادی و سربلندی ملی ظاهر می گردد.

تعداد و اندازه کشتی‌های بزرگ‌تر از پاناما (عرض ۱۳ کانتینر) دائما در حال افزایش است و ساخت کشتی هایی با ۲۲ کانتینر عرض بینز غیر ممکن نیست. در واقع تعدادی از بنادر دنیا هم اکنون سفارش ساخت جرتقیل‌های با بازوی بلند که قادر به عملیات کشتی‌های با ۲۲ دیف کانتینر هستند را داده و تعدادی نیز درحال بهره برداری از آن‌ها می‌باشند، جرتقیل هایی که لازم است ارتفاع زیر بازوی آن‌ها نیز از ۳۰ متر به ۴۰ متر افزایش یابد. تعدادی از این بنادر علارتند از:

پایانه کانتینری جدید بندر شانگ‌های با آبخور ۵۰ متر بندر آمستردام
شرکت مرسک – سسی‌لند برای چند ترمینال خود از جمله: لوس آنجلس – نیویورک و تاکوما
شرکت ICT در ترداد
شرکت HHLA در بندر هامبورگ

پدیده جدیدی در حال شکل گرفتن است تحت عنوان ULCS یا کشتی‌های کانتینر بر کوه‌پیکر. بخش تجارت دریایی خاور دور –اروپا در حال تجهیز ناوگان کانتینربر UCS خود می‌باشد که کشتی‌های با ظرفیت بیش از ۱۸۰۰۰ TEU را در برنامه عملیاتی خود دارند. تردیدی نیست که بنادر در پذیرش کانتینربرهای کوه‌پیکر با مشکلاتی روبرو خواهند بود، اما ماهیت این مشکلات و راهکارهای آن‌ها با پیشرفت همراه خواهد بود. در صورتیکه یک بندر بخواهد در این دنیای رقابتی به عنوان یک مرکز مگا ترانشیپی پایدار بماند، باید با الزامات تحول و تغییر جهت پذیرش این نوع کشتی‌ها خود را تطبیق دهد.

تحول در شرکت‌ها و ناوگان‌های حمل کانتینر (بار گنج) پس از ظهور و ورود کانتینر بسه صنعت حمل و نقل و عرصه تجارت جهانی هم صاحبان کالا (وارد و صادر کنندگان کالا) و هم متصدیان و ارائه دهنندگان خدمات حمل و نقل به ویژه شرکت‌های کشتیرانی و حتی شرکت‌های بیمه از امتیازات و منافع این جعبه و صندوق مکعب مستطیل شکل بسیار منتفع گردیدند. این استقبال و رویکرد جهانی را میتوان بـا نگاهی به عملکرد بنادر عمده و شرکت‌های فعال در تخلیه و بارگیری و حمل کانتینر مشاهده نمود.

کانتینر نقش و سهم شرکت APM-Maersk بسیار قابل توجه و در خور تامل است. این شرکت در سال ۱۸۶۱(بیش از یک قرن پیش) توسط بنیانگذار آن کاپیتان پیتر مرسک مولر تاسیس گردید.

در سال ۱۹۹۹ شرکت کشتیرانی APM شرکت کشتیرانی Sabmarine را خرید و در همان سال شرکت کشتیرانی Sea Land Service را خریداری و در خود ادغام نمود.

در سال ۲۰۰۳ شرکت کشتیرانی Torm Liner Service را نیز خریداری نمود و در نهایت در سال ۲۰۰۵ شرکت کشتیرانی Nedlloyd Royal PA۰ را نیز خریداری نمود و در حال حاضر مجموعه شرکت‌های کشتیرانی APM-Maersk در زمره سهام‌های معتبر بازار بورس و اوراق بهادار کپنهاگ (دانمارک) قرار دارد.

خبر

رئیس جهاد دانشگاهی استان بوشهر: طرح‌های اقتصاد دریا محور در استان بوشهر تدوین شد

رئیس جهاد دانشگاهی استان بوشهر گفت: طرح‌های اقتصاد دریا محور در استان بوشهر تدوین شد. به گزارش اقتصادسرامد، علی احمدی‌زاده در جمع خبرنگاران از افتتاح آزمایشگاه تشخیص پزشکی و ژنتیکی بوشهر خبر داد و اظهار داشت: توسعه اقتصاد دریا محور در دستور کار جهاد دانشگاهی استان قرار دارد و در ایسن زمینه طرح‌های اقتصاد دریا محور تدوین شده است. وی با اشاره به اجرایی شدن طرح مجتمع پرورش آبزیان جهاد دانشگاهی در تنگستان خاطر نشان کرد: در راستای برنامه اقتصاد دریا محور برای فراهم شدن زیرساخت‌های پرورش ماهی در قفس، طرح مجتمع آبزیان دریایی جهاد دانشگاهی بوشهر اجرایی شده است. رئیس جهاد دانشگاهی استان بوشهر تربیت نیروی انسانی متعهد، انقلابی، مؤمن و متخصص در تراز انقلاب اسلامی را از دیگر مأموریت‌های جهاد دانشگاهی دانست و بیان کرد: توسعه فناوری با توجه به مزیت استان از جمله اقتصاد دریا محور و صنعت نفت و گاز از دیگر مأموریت‌های این نهاد است. وی از افتتاح نمایشگاه دستاوردهای جهاد دانشگاهی خبر داد و خاطر نشان کرد: نمایشگاه توانمندی و دستاوردهای جهاد دانشگاهی استان بوشهر هفته آینده در عمارت گلستان در حوزه‌های مختلف برگزار می شود.



انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران به عنوان یک تشکل سرتاسری با قدمتی کمتر از دو دهه فراز و نشیب فراوانی را تجربه نموده و علی رغم تمامی مشکلات فرهنگی

اجتماعی و ناکارآمدی‌های موجود در کشور، همواره حرکتی رو به جلو را در کارنامه خود ثبت و در بحران‌های مختلف در سطح ملی و بین‌المللی نقش موثر و سازنده‌ای را برای کشور و دریانوردان ایفا نموده و می‌نماید

وقتی مسئولی، فعالیت‌های منطقی انجمن در تحقق یک مطالبه عمومی و قانونی را تعارض منافع عنوان می‌کند، باید در سلامت ساختار تحت امر آن مسئول که به امانت به ایشان سپرده شده است شک کرد. حال آنکه در یک ساختار سالم منافع عمومی، سازمانی، شرکت، دولت و ملی همه در یک راستا و مسیر قابل تعریف می‌باشد.

به هر رو هیات مدیره انجمن صنفی دریانوردان، همچنین، جلسات هیات مدیره به صورت مداوم در حال برگزاری است و برنامه‌های کوتاه مدت، میان‌مدت و بلندمدت تدوین و سند رصد آخرین وضعیت چالش صنف دریاپی از سال ۱۳۹۹ به صورت مداوم منتشر گردیده ...

همچنین در آغاز سال ۱۴۰۲ و برای اولین بار برنامه سالیانه انجمن در سال ۱۴۰۲ که شامل ۲۰ عنوان در قالب ۴ سرفصل بوده به صورت ویدیو تصویری، اعلام عمومی شده است که در جدول زیر به اهم آن، مجدداً اشاره می‌گردد. هر چند که این برنامه‌ها و اقدامات که با اولویت حفظ منابع انسانی موجود و توسعه آن و هم‌چنین بهبود وضعیت صنف در دریا و در چارچوب قانون و برنامه‌های توسعه دریا محور صورت می‌گیرد، مطلوب برخی از شرکت‌ها و مسئولان نبوده و همواره سعی در توقف و انحراف ایسن برنامه‌ها داشته‌اند که اگر حمایت‌های برخی از مدیران عالی و درایت مسئولان دلسوز سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت کار نبود، قاعدتاً فعالیت این انجمن با اختلالات بیشتری مواجه می‌شد، اما هیات مدیره انجمن با اتکا به سرمایه اصلی خود و حمایت عمومی و موثر اکثریت دریانوردان بدون هیچ گونه تعللی، در یک فرآیند منطقی و تعاملی همواره به دنبال اجرای ایسن برنامه‌ها و مطالبات عمومی و قانونی بوده و خواهد بود. بماند که بد عهدی‌ها، نا کارآمدی‌ها، خیانت‌ها و ضعف‌های فرهنگی در کارهای جمعی و عدم قبول انجمن به عنوان شریک اجتماعی و رکن سـوم از دیدگاه برخی از مسئولان از چالش‌های عملیاتی در تحقق این برنامه‌هاست.

سامان رضایی دبیر انجمن دریانوردان ایران

همچنین کانال ها و گروه‌های متعدد در شبکه‌های اجتماعی در دسترس عموم قرار دارد.

همچنین، جلسات هیات مدیره به صورت مداوم در حال برگزاری است و برنامه‌های کوتاه مدت، میان‌مدت و بلندمدت تدوین و سند رصد آخرین وضعیت چالش صنف دریاپی از سال ۱۳۹۹ به صورت مداوم منتشر گردیده ...

هر چند که این برنامه‌ها و اقدامات که با اولویت حفظ منابع انسانی موجود و توسعه آن و هم‌چنین بهبود وضعیت صنف در دریا و در چارچوب قانون و برنامه‌های توسعه دریا محور صورت می‌گیرد، مطلوب برخی از شرکت‌ها و مسئولان نبوده و همواره سعی در توقف و انحراف ایسن برنامه‌ها داشته‌اند که اگر حمایت‌های برخی از مدیران عالی و درایت مسئولان دلسوز سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت کار نبود، قاعدتاً فعالیت این انجمن با اختلالات بیشتری مواجه می‌شد، اما هیات مدیره انجمن با اتکا به سرمایه اصلی خود و حمایت عمومی و موثر اکثریت دریانوردان بدون هیچ گونه تعللی، در یک فرآیند منطقی و تعاملی همواره به دنبال اجرای ایسن برنامه‌ها و مطالبات عمومی و قانونی بوده و خواهد بود. بماند که بد عهدی‌ها، نا کارآمدی‌ها، خیانت‌ها و ضعف‌های فرهنگی در کارهای جمعی و عدم قبول انجمن به عنوان شریک اجتماعی و رکن سـوم از دیدگاه برخی از مسئولان از چالش‌های عملیاتی در تحقق این برنامه‌هاست.

درباره



جلیل اسلامی در نشست خبری:

تخلیه و بارگیری ۲۶۰ میلیون تن کالا طی ۲ سال فعالیت دولت سیزدهم

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تشریح برنامه‌های آتی بنادر کشور، از تخلیه و بارگیری ۲۶۰ میلیون تن کالا طی ۲ سال فعالیت دولت مردمی خبر داد. به گزارش اقتصادسراآمد، جلیل اسلامی در جمع خبرنگاران اظهار داشت: از ابتدای سال جاری تا به امروز ۸۲ میلیون تن کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده که نسبت به سال گذشته بیش از ۲ درصد رشد داشته است و با توجه به مسائل تحریمی آمار خوبی تلقی می‌شود. وی ادامه داد: در بخش صادرات غیرنفتی رشد ۴۰ درصدی و در حوزه نفتی خوش‌بینانه رشد ۱۷ درصدی را شاهد هستیم. معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه کانتینر شاخص بسیاری مهمی در اقتصاد، حمل و نقل و عملیات بنادر است، اعلام کرد: در بخش کانتینری با رشد ۵ درصدی شاهد عملکرد بیش از یک میلیون teu کانتینر هستیم و علاوه بر این ۳۲ هزار و ۵۱ فروند شناور به بنادر کشور تردد داشته‌اند که رشد ۱۰ درصدی را نشان می‌دهد. اسلامی در مورد عملکرد ۲ ساله دولت سیزدهم در حوزه عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر، اظهار داشت: در مجموع طی ۲ سال اخیر، ۲۶۰ میلیون تن کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده است. وی ادامه داد: همچنین بیش از ۴۰ میلیون تن در بخش کالاهای اساسی و حدود ۳۰۵ میلیون teu کانتینر در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده است و همچنین نزدیک به ۱۵ میلیون تن ترانزیت کالا را شاهد بوده‌ام. معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص برنامه‌های آتی بنادر کشور، توضیح داد: توسعه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی در دستورکار قرار دارد که در آذر ماه سال جاری برنامه بزرگی در این زمینه خواهیم داشت. اسلامی ادامه داد: تسهیل کسب و کار در حوزه دریایی و بندری، بازطراحی و بازنویسی آیین‌نامه‌های شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری است و خوش‌بینانه با آیین‌نامه‌های جدید بر اساس سیاست‌های دولت، تسهیلات بیشتری به تصویب شورای عالی ترابری می‌رسد. وی در مورد طرح‌های جامع بنادر جدید، تصریح کرد: طرح‌های جامع بنادر جدید در کشور در حال مطالعه است که جزء پروژه‌های بزرگ در حوزه حمل و نقل دریایی به شمار می‌رود.

جوابیه انجمن دریانوردان تجاری ایران

به روزنامه دریایی اقتصادسراآمد؛

ایفای نقش سازنده انجمن دریانوردان ایران

گروه اقتصاددریایا به - پیرو درج مطلبی با عنوان «وضعیت سکون برخی از انجمن‌های دریایی» در روزنامه دریایی وزین اقتصاد سرآمد مورخ ۲۱ مرداد ۱۴۰۲، ضمن استقبال و تأکید بر اهمیت انجمن‌ها در توسعه و برون‌رفت از وضعیت اسفبار کنونی، در بخشی از متن در خصوص عملکرد این انجمن نیز مطالبی مطرح شد که از دقت و آگاهی لازم برخوردار نبود که در این‌جا و در چهارچوب رویه پاسخ‌گویی مستمر و شفاف جهت تنویر افکار عمومی و ارزیابی دقیق‌تر، پاسخ این انجمن، جهت چسپ در همان صفحه روزنامه خدمتتان ایفاد می‌گردد.

سر دبیر محترم روزنامه اقتصاد سرآمد

عنوان: **انجمن صنفی دریانوردان ایران، فعال و به دنبال تحقق برنامه‌ها با اولویت حفظ و توسعه منابع انسانی**

با سلام

سرخن را با همان مطلب(مدرج در روزنامه) آغاز می‌کنیم، «یکی از متغیرهای مهم اجتماعی که می‌تواند در تغییر و تحول و توسعه بسیار نقش آفرین باشد، اتحادیه‌ها و سندیکاهای و 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 هموار می‌کنند و اگر سافت و خسته و بی‌حوصله باشند، آویزان رشد و توسعه یک کشور می‌شوند و به جای پار شاطر تبدیل می‌شوند به بار خاطر.»

انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران به عنوان یک تشکل سرتاسری با قدمتی کمتر از دو دهه فراز و نشیب فراوانی را تجربه نموده و علی‌رغم تمامی مشکلات فرهنگی، اجتماعی و ناکارآمدی‌های موجود در کشور، همواره حرکتی رو به جلو را در کارنامه خود ثبت و در بحران‌های مختلف در



بیانیه سفارت روسیه در ایران به مناسبت روز دریای خزر فقط پنج کشور صلاحیت انحصاری در حل و فصل مسائل دریای خزر دارند

سفارت روسیه در ایران به مناسبت روز دریای خزر بیانیه‌ای را منتشر و در آن تأکید کرد که فقط پنج کشور ساحلی دریای خزر هستند که صلاحیت انحصاری در حل و فصل مسائل مربوط به دریای خزر را دارا بوده و فقط آنها بر دریای خزر و منابع آن حق حاکمیت دارند. به گزارش اقتصادسراآمد، در متن این بیانیه آمده است: «روز دریای خزر! امروز ۱۲ اوت (۲۱ مرداد)، در پنج کشور (آذربایجان، ایران، قزاقستان، روسیه و ترکمنستان) روز بین‌المللی دریای خزر جشن گرفته می‌شود. این روز به یاد آورنده لزوم اقدامات فعال در راستای حفاظت از محیط زیست دریای خزر است، زیرا در چنین روزی کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر (کنوانسیون تهران) لازم‌الاجرا گردید.

۱۲ اوت ۲۰۱۸ (۲۱ مردادماه ۱۳۹۷) کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر شامل توافقاتی در مورد اصول اساسی و رویه تعامل میان کشورهای ساحلی به امضا رسید.

بنابراین تاریخ ۱۲ اوت (۲۱ مردادماه) ماهیت وحدت بخش دارد که تمایل و نگرش "پنج" کشور ساحلی دریای خزر را نشان می‌دهد تا با تلاش مشترک و بدون دخالت خارجی توسعه پایدار، امنیت و ثبات منطقه خزر را تضمین کنند. بر اساس توافقات مقرر در کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر مورخ سال ۲۰۱۸ میلادی (۱۳۹۷)، این پنج کشور ساحلی هستند که صلاحیت انحصاری در حل و فصل مسائل مربوط به دریای خزر را دارا بوده و فقط آنها بر دریای خزر و منابع آن حق حاکمیت دارند. برای تضمین امنیت و ثبات در منطقه دریای خزر توسط "پنج" کشور ساحلی، رعایت اصل عدم حضور نیروهای مسلحی که به طرف‌ها تعلق ندارند در دریای خزر، که در این کنوانسیون پیش‌بینی شده، حائز اهمیت است. همکاری‌های گوناگونی در دریای خزر صورت می‌گیرد از جمله: کار بر روی توسعه کربودر حمل و نقل بین‌المللی ("شمال - جنوب"، تعامل در حوزه حفاظت از محیط زیست، گردشگری منطقه‌ای و تماس بین مردم که در حال گسترش است.