

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش دوم

سیاستگذاری و بررسی برنامه‌ها و اهداف زیربخش حمل و نقل

دکتر بهروز امرایی - در سال‌های اخیر و در آستانه قرن بیست و یکم بنادر مستقر در خلیج فارس، دریای خزر و منطقه اطراف آن شاهد توسعه عظیمی در فعالیت‌های کشتیرانی تجاری بوده است.

در برنامه‌های چهارم و پنجم توسعه کشور چه گذشت؟

دکتر بهروز امرایی سر برنامه پنجم توسعه از سال ۱۳۸۹ آغاز شد که توجه و تاکید لازم جهت ادامه برنامه سیاست‌های کلان زیربخش حمل و نقل دریایی آنگونه که در سند چشم انداز ۱۴۰۴ به آن پرداخته بود را مبدول ننموده است. لذا با توجه به اهمیتی که زیربخش حمل و نقل دریایی کشور به عنوان محور توسعه پایدار دارد امید است بزودی شاهد تداوم اهداف کلی و کمی برنامه چهارم در طول برنامه‌های توسعه بعدی کشور باشیم. فلسفه وجودی این فصل و پرداختن به روش‌های تدوین اهداف برنامه‌های توسعه کمی و کیفی سند چشم انداز ایران ۱۴۰۴ نیز در همین راستا می‌باشد. امید است این فصل از کتاب بتواند سهمی و نقشی هرچند اندک از هدفی بزرگ و پویا در تشریح و تبیین سیاست‌ها و اهداف سند چشم انداز ایران ۱۴۰۴ را در تئور افکار دانشجویان و دانشگاه‌های دریایی کشور ایفاء نماید.

تعریف اجمالی هدف‌های اصلی و فرعی برنامه توسعه

حمل و نقل دریایی و بنادر از جمله صنایع بسیار پویا و سرمایه بر بوده که به منظور بهره‌مندی از اقتصاد مقیاس یا صرفه جوئی‌های اقتصادی و دیگر مزایای کشتیرانی و در راستای سرعت بخشیدن به امور جاری عملیات، کاهش زمان تخلیه و بارگیری و کاهش هزینه هر تن بار از طریق تسهیل تخلیه به روش‌های مختلف، با توجه به نوع و اندازه کشتی‌ها و حجم محموله‌ها که دائماً دستخوش تغییر هستند استفاده از روش‌ها و سیستم‌ها و تجهیزات پیشرفته اجتناب ناپذیر می‌باشد.

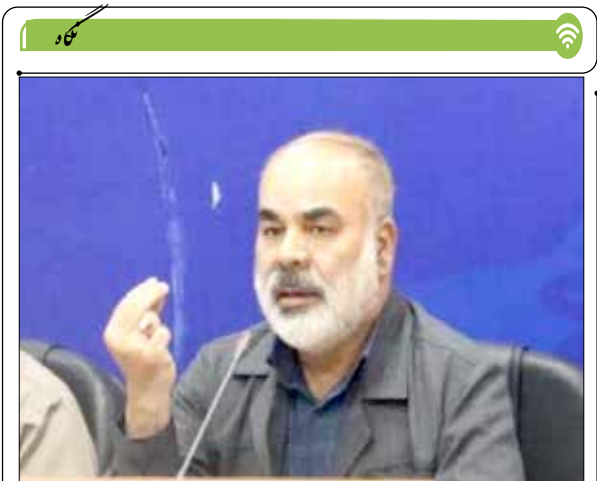
سیستم حمل و نقل دریایی و بنادر در اکثر کشورهای پیشرفته به سرعت در حال تجهیز می‌باشند تا به نیازهای همیشه در تغییر رشد حمل و نقل زمینی کالا پاسخ دهند. امروزه ما شاهد دوره دیگری از سرمایه‌گذاری‌های عظیم جهت ساخت و سازهای جدید با تجهیزات و روش‌های بهبود یافته و یا کاملاً متحول و پیشرفته هستیم.

پی آمد مطالب فوق، انتقال برخی از مراکز تولید تکنیک‌های جدید ارتباطات و کارائی فوق العاده لجستیکی می‌باشد. کاهش نسبی هزینه‌های تولید در ارتباط با هزینه توزیع، توجه به لجستیک به عنوان یک عامل مؤثر در هزینه را افزایش داده است. تلاش برای دستیابی به روش‌های متخص و یکسان و منسجم لجستیکی در امور بندری و دریایی که به منظور جابجایی کالا، موجب کاهش تعداد مراکز توزیع و نهایتاً تمرکز محموله‌ها در نقاط محدودی گردیده که در آن می‌توان مناطق وسیعی را تحت پوشش قرار داد. این امر شامل قرارداد با شرکت‌های تخصصی در مورد تقبل مسئولیت توزیع گر دیده. به عنوان مثال شرکت‌های کشتیرانی و خدماتی متعددی در اقصی نقاط جهان در قالب سازمان‌ها و شرکت‌های ارائه خدمات لجستیکی شامل خدمات از مبدأ، تا مقصد به فعالیت پرداخته‌اند و این روش راه جابگیرن نقش سستی خود به عنوان عامل حمل و نقل دریایی نموده‌اند، عمدتاً بازارهایی با رقابت فزاینده ایجاد نموده است که بنادر را وادار به سرمایه‌گذاری کلان برای نوآوری و توسعه و همچنین تجهیزات پیشرفته با کارایی بسیار کرده است که نه تنها هزینه بسیاری در بر دارد بلکه از لحاظ فنی نیز بسیار پیشرفته است و مستلزم مدیریت، درک و مهارت‌های عملیاتی جدید کارگزاران و دست اندر کاران بندری و دریایی می‌باشند. برخی از این تغییرات که معانی ویژه مربوط به مدیریت نیروی انسانی دارند عبارت‌ند از:

۱. انتقال فعالیت‌های سنتی بندری (بارچینی و صفاقی کالا) به مکانی خارج از بندر.

۲. کاهش تعداد خدمه و کارگران تخلیه و بارگیری و کاهش قسمت اعظم نیروی کار بندر در کشتی‌های کانتنری.
۳. کاهش چشمگیر تعداد کارگران بندر در اسکله‌های ویژه ترافیک سنتی و کارگران تریمال‌های تخصصی.
۴. رشد چشمگیر فعالیت‌های فنی.
۵. افزایش تعداد ابرانورهای تجهیزات و کارکنان بخش نگهداری.
۶. ایجاد مشاغل بندری جدیدتر مستلزم مهارت‌های جدید می‌باشد. (برای مثال، افراد مصدلی لجستیک و توزیع)
۷. تغییر مشاغل در راستای خدمات با کیفیت بالا (برنامه ریزان، تحلیل‌گران رایانه، کارشناسان اقتصادی و غیره)
۸. روند دائمی شدن کارکنان شرکت‌ها سرعت بیشتری یافته و فعالیت‌ها کلاً براساس یک شالوده دائمی تنظیم می‌گردد.
۹. افزایش چشمگیر در جابجائی مشاغل و مهارت‌های چندگانه کارگران و کارکنان.
این الگوی است که به ویژه در بخش صنعت حمل و نقل و بنادر و کشتیرانی کشورهای پیشرفته در سراسر جهان در حال اجرا است و بنادر کشورهای در حال توسعه نیز آن را دنبال می‌کنند. قدر مسلم، آنکه همانگونه که گرایش‌های جهانی به وضوح نشان می‌دهد، عملکردهای شغلی دست اندرکاران و کارگزاران بندری و دریایی به سرعت در حال دگرگونی است و به برخی مهارت‌های سنتی و کهنه، دیگر نیاز نخواهد بود و این دگرگونی و پیشرفت در بنادر کشور ما هرگز محقق نخواهد شد مگر آنکه از هم اکنون تدابیر و اقداماتی مؤثر مبتنی بر تحقیقات و مطالعات وسیع حمل و نقلی با تاکید ویژه بر حمل و نقل دریایی و مبادی و مقاصد دریایی (بنادر عمده) جمهوری اسلامی ایران و سایر کشورهای مهم منطقه و خارج از منطقه که دارای بنادر بزرگ و عمده با کاربری‌ها و کارایی متنوع، تخصصی، ویژه و بسیار بالایی تحت عناوین مادر پورت، هاب پورت و مگا پورت (ماه‌گاه‌ها) هستند اندیشیده شود.


شهادت بدهم که کل دوره‌های لازم از دانشکده دریایی، ناوچه PGM تا جانشین منطقه، فرمانده منطقه و فرمانده نیروی دریایی را طی کرده است. اکنون شاهدیم که تلاش‌های درستی در جریان است. توانستیم دور کره زمین را با ناوشکن دور بزیم؛ ناوشکن یک شناور کوچک است که با یک اشتباه با طوفان مواجه شده و غرق می‌شود، اما شاهد هستیم با توانمندی این دور افتخار برای کشور زده شد. همین الان چند ناوگروه دیگر در دریا و اقیانوس در حال مأموریت هستند که در قیل از انقلاب این شرایط را نداشتیم. بنابراین اگر حمایت باشد، این افتخار نصیب کشور می‌شود. موضوع فرهنگ‌سازی همان گونه که تصریح شد یک مقوله زمان‌بری است، اما اگر جهت حرکت به سمت درستی باشد و جهت‌ها به سمت درست آن تصحیح شود. از طریق تبلیغات و رسانه‌های مانند روزنامه دریایی شما اقتصادسردآمد این مسیر بی گرفته شود. باید تعداد رسانه‌های با موضوع دریا بیشتر و تخصصی‌تر گردد و کسانی که دل درگرو پیشرفت کشور دارند، باید به رسانه‌هایی مانند رسانه شما، بها بدهند.



استاندار سیستان و بلوچستان

ضرب الاجل برای حل مشکلات واحدهای شناورسازی کنارک

استاندار سیستان و بلوچستان با تعیین فرصت هفت روزه جهت حل مشکلات واحدهای شناور سازی سواحل مکران گفت: باید برنامه‌ریزی و طراحی دقیقی به منظور هدایت سرمایه‌گذاران در زمینه توسعه صنعت انجام شود. به گزارش اقتصادسردآمد، محمد کرمی در جلسه کارگروه تسهیل و رفع موانع تولید ویژه سواحل مکران در محل فرمانداری شهرستان چابهار بر گزار شد، اظهار کرد: انتظار همکارى همه جانبه بین مسوولان را دارم. وی بیان کرد: برگزاری جلسات تسهیل و رفع موانع و همچنین ارائه گزارش از بررسی عوامل مشکلات و مسائل و احتمالاً کوتاهی‌های انجام شده باید در دستور کار همه مسوولان استان قرار بگیرد. استاندار سیستان و بلوچستان افزود: دقت در انتخاب مسوولان همیشه مورد توجه بوده و قطعاً به مسوولانی تفویض اختیار می‌کنیم که تسهیل و تسريع در کارها را مورد توجه قرار دهند. وی با اشاره به ظرفیت‌های بی‌نظیر شهرهای ساحلی گفت: با توجه به اهمیت ارتباط با استان‌های همجوار و همچنین مرکز کشور، ایجاد ارتباط سازنده باید در دستور کار مسوولان استانی قرار بگیرد. کرمی تاکید کرد: مسوولان استانی آزادی عمل در برقراری ارتباط با مسوولان کشوری را دارند، از این اختیارات در انجام کارها به بهترین شکل ممکن بهره برداری شود و به عنوان یک مدیر خلاق و توانمند در کف میدان حضور داشته باشید. وی با تاکید بر اقتصاد دریا پایه بیان کرد: دریا یک منبع و معدن عظیم است و در کنار سواحل می‌توان گسترش صنایع مختلف از جمله صنعت شیلات و همچنین تولید انواع محصولات باغی از جمله موز و انبه را دنبال کرد. پی‌نوشت: سیستان، چشم و چراغ ایران است. سرزمینی که به نام نامی رستم دستان زنده است و نفس می‌کشد و به همراه آن، میلیون‌ها ایرانی احساس مجد و بزرگی می‌کنند. واقعیت این است که حال این سرزمین خوب نیست. در آن شانی که باید باشد نیست و حیف است که سرزمین رستم دستان که نقطه وصل ایرانیان است، روزگار خوبی نداشته باشد. این است که ما به معنای واقعی کلمه دلمان به سمت سیستان می‌تپد و خواستار سیستان و بلوچستانی آبادتر از همیشه تاریخ هستیم. از خود می‌پرسیم: چه کمکی از ما به عنوان رسانه‌ای دریایی کشور برمی‌آید تا سیستان و بلوچستان دریایی را در اوج ببینیم؟

یک پیشکسوت دریایی به اقتصادسردآمد می‌گوید:

احترام به لباس سپید گم شده است

کانال سوئز ابتکار تاریخی ایرانیان

گروه فرهنگ دریا - امید اسماعیلی -

درباره کانپتان محمد رضا تقوی فرهی به

عنوان یک پیشکسوت حوزه نیروی دریایی هر چه بگویم کم گفتیم، بسیار دوست داشتنی اهل مباحثه و مرادوه، مرد روزهای سخت همین بس که سپید پوش خدمت گزار ایران بوده است. مردی که تمام مراحل از افسر دوم توپخانه ملوان، تا افسر راه افسر عملیات، فرمانده دوم ناوشکن، تا فرمانده ناو و... را گذرانده است. با این بینش و شناخت روزنامه دریایی اقتصادسردآمد، باری دیگر با وی هم صحبت شده ایم تا از تجربیاتش از حوزه وسیع دریایی بر ایمان بگویم، در ادامه مشروح گفت و گو را با هم می‌خوانیم:

اقتصادسردآمد: توصیف تان درباره سابقه دریانوردی ایران چیست؟

کانپتان تقوی فرهی:

ایران در زمان قدیم، در دوره هخامنشیان بزرگترین نیروی دریایی را شامل هزار فروند کشتی لجستیکی و ۲۰۰۰ فروند کشتی جنگی داشت که براساس آن یونان را تصرف کردند. در آن زمان، کانال سوئز را ایجاد کردند؛ این کانال یک بار در زمان داریوش و بار دوم در زمان خشایارشا حفر شد. تا زمانی که نیروی دریایی داشتیم، ابر قدرت بودیم.

قبل از انقلاب در حوزه نیروی دریایی خیلی هزینه شد؛ چون زمان زیادی بود که فرهنگ دریا در کشور از بین رفته بود و دریانوردی نوین نداشتیم. بخشی هم که قبل از جنگ جهانی شروع شده بود، در شهریور ۱۳۲۰ توسط نیروهای انگلیسی، کاملاً نیروی دریایی ما از بین رفت؛ پرسنل نیروی دریایی در آن زمان ۱۱۰۰ نفر بودند که ۶۰۰ نفر آن‌ها به صورت عمدی کشته شدند. چرا که دنبال این بودند که فرهنگ دریا را در این سرزمین از بین ببرند. به خاطر آن که، تکنولوژی نیروی دریایی را به جای انگلیس از ایتالیا وارد شده بود.

تا چندین سال بعد از آن، نیروی دریایی وجود نداشت. بعد از آن، از سال ۱۹۲۸ و ۱۳۲۹ نیروهای دوره اول و دوم به انگلستان اعزام شدند. قبل از

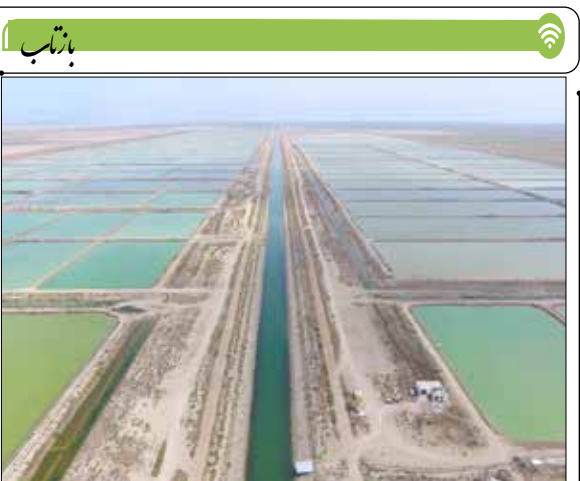


عضو هیئت رئیسه کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه:

فعالیت گمرکات بنادر بزرگ شبانه روزی می‌شود

عضو هیئت رئیسه کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه با اشاره به توجه این کمیسیون به اقتصاد دریا محور گفت: این کمیسیون مصوب کرد تا کلیه فعالیت‌های گمرکات در مرزهای زمینی، بنادر بزرگ و پر تردد کشور از ابتدای برنامه به صورت شبانه روزی باشد. به گزارش اقتصادسردآمد، محمدرضا دشتی اردکانی، با اشاره به مصوبات اخیر کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه گفت: کمیسیون در جریان بررسی به لایحه برنامه هفتم توسعه مباحث مربوط به اقتصاد دریا محور را مورد بررسی قرار داد. عضو هیئت رئیسه کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه ادامه داد: کمیسیون در این بخش مصوب کرد که واگذاری عرصه، ایجاد زیرساخت، اعطای تسهیلات، اعمال معافیت‌ها و مشوق‌های لازم به استان‌هایی که مایل هستند در سواحل جنوبی فعالیت کنند، داده شود. همچنین وزارت نیرو در این بخش مکلف شد آب مصرفی صنایع مستقر در استان‌های جنوبی را خود و یا با مشارکت بخش خصوصی تامین کند. وی ادامه داد: همچنین کمیسیون در بخش فوق مصوب کرد که به موجب فرایند بازسازی، نوسازی و توسعه دریا محور، مدیریت یکپارچه در بنادر بازرگانی، مسافری و چند منظوره ساحلی ایجاد شود. دشتی اردکانی عضو هیئت رئیسه کمیسیون تلفیق لایحه برنامه هفتم توسعه تصریح کرد: همچنین کمیسیون در مصوبه دیگری تاکید داشت کلیه فعالیت‌های گمرکات در مرزهای زمینی، بنادر بزرگ و پر تردد کشور از ابتدای برنامه به صورت شبانه روزی باشد. وی بیان کرد: همچنین کمیسیون مصوب کرد که وزارت جهاد کشاورزی باید نسبت به بومی سازی تجهیزات مورد نیاز پرورش ماهی در قفس و تسهیل شرایط لازم برای ایجاد مراکز خوراک ماهی و میگو و تکثیر ماهیان در سراسر کشور اقدام کند.

پی‌نوشت: آن‌چه این روزها از برنامه هفتم یارویکرد دریایا به مطرح می‌شود، حاوی یک نکته بارز است که لازم می‌دانیم اینجا به اشاره بیاوریم: اول: عقب‌ماندگی ایران در تحقق اقتصاد دریایا به بسیار زیاد است. شاید ۲۴ ساعته کرد گمرکات و فعالیت بنادر، نمود و نمادی است از شتابی که باید داشته باشیم تا مگر بخشی از عقب‌ماندگی‌ها را جبران کنیم. با این توجه، خوب است از امروز به فکر تحقق واقعی و معنادار اقتصاد دریایا به در برنامه هشتم توسعه باشیم.



مدیر کل شیلات گلستان خبر داد:

افزایش ۱۰ برابری اعتبارات عمرانی شیلات گلستان در دولت سیزدهم

مدیر کل شیلات گلستان گفت: اعتبارات عمرانی این اداره کل که در ابتدای دولت سیزدهم ۳۰ میلیارد ریال بود با اهتمام جدی و نگاه موثر دولت در تکمیل زیرساخت‌های این بخش به ۱۰ برابر افزایش یافت. به گزارش اقتصادسردآمد، اسماعیل جباری با حضور در خبرگزاری جمهوری اسلامی مرکز استان گلستان به مناسبت گرمای داشت روز خبرنگار، افزود: ظرفیت شیلات در گلستان از لحاظ رونق اقتصادی، ظرفیت خوبی دارد که مورد توجه جدی دولت سیزدهم قرار گرفته که در ادامه این توجهات، شاهد ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز هستیم. وی ادامه داد: توسعه پرورش میگو در زمین‌های مستعد گمشان از جمله برنامه‌های مهم دولت در ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز و جذب سرمایه‌گذاران با کمک بخش خصوصی است که راه‌اندازی مرحله نخست پرورش این آبرزی در سطح چهار هزار هکتار از آن جمله است. به گفته وی سال زراعی قبل پرورش دهندگان میگو در گمشان موفق شدند با تولید بیش از سه هزار تن میگو از مزارع گمشان ۱۵۰ میلیون دلار برای کشور ارزآوری کنند. جباری یادآور شد: امسال هم پرورش میگو در این مزارع با کار جهادی و لایروبی کانال انتقال آب از دریا به محل پرورش به طول چهار کیلومتر طی یک ماه، انجام شد که پیش‌بینی می‌شود از این مزارع سه هزار و ۷۰۰ تا چهار هزار تن محصول برداشت شود. مدیر کل شیلات استان گلستان از جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برای پرورش ماهی در قفس در سواحل دریای خزر به ویژه گمشان استان خبر داد و گفت: اکنون چهار سرمایه‌گذار برای اجرای طرح مبرور در این استان جذب و در حال استقرار امکانات در دریای خزر حوزه استحفاظی این استان هستند. وی ادامه داد: این اداره کل آمادگی دارد سرمایه‌گذاران بیشتری را برای پرورش ماهی در قفس در سواحل خزر این استان جذب کند تا اقتصاد ساحل نشینان این منطقه را متحول و پایدار کند. به گفته وی پرورش ماهی قزل آلا در قفس به دلیل پایین بودن دردش، ضروری آب خزر نسبت به آب‌های جنوب کشور یکی از مزیت‌های استان گلستان است. جباری افزود: تاکنون ۶۹ قفس و پن (محوطه‌ای محصور شده با تور و متصل به کف دریا) در آب‌های گلستان استقرار یافته که پیش‌بینی می‌شود با استفاده از این طرح امسال ۴۰۰ تن ماهی در استان تولید شود.