

پست و ادب

سال ۳۸ | دوره جدید، شماره ۳۱۰-۳۱۱ | شهریور و مهرماه ۱۴۰۲

اقتصاد دریامحور گنج پنهان ایران

➔ به همراه نوشتاری از:

- علی اکبر صفایی
- مجید علی نازی
- علی فتحی
- حسن بیک محمدلو
- محمد آشوری
- مصطفی قادری حاجت
- مهدی جبرائیلی تبریزی
- امیر ثامن
- سید امیر فاطمی مقدم
- محمد توکلی
- زهرا سندالی



در این شماره راجع به مراسم روز جهانی دریانوردی با شعار «ماریل در ۵۰ سالگی» و اقدامات گسترده سازمان بنادر و دریانوردی و ارگان‌های دریایی در راستای تحقق اقتصاد دریامحور خواهید خواند.



شرکت مبشر نور دریا



**MOBASHER
NOOR DARYA**



ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی
این شرکت واقع در بندر شهید رجایی:

نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
حمل کالا از بندر مختلف جهان به ایران و بالعکس
دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف
و استافینگ کالاهای صادراتی



نشانی: بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی،

اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی

شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹

فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۹۹۳

www.mobasherco.com



ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD

ترمینال لجستیک OCD

تخلیه، بارگیری و نگهداری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی

دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی

استریپ کانتینرهای وارداتی

استافینگ انواع کالاهای صادراتی و ترانزیتی

خدمات لجستیک شامل حمل و نقل، انبارداری، بسته بندی، برچسب زنی و

خدمات بارگیری میعانات نفتی به ایزوتانک و فلکسی تانک

مجهز به نرم افزار آنلاین جهت ارایه دسترسی به شرکت های کشتیرانی

ایستگاه آتش نشانی مستقر در پایانه

دارای ۳ عدد هانگار جمعاً به مساحت ۱۹۰۰۰ متر مربع



بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی، } ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD
ترمینال لجستیک OCD

www.ofogh-chakad.com

Info@ofogh-chakad.com

۰۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۲ ۴۷۸۶

۰۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۱ ۴۳۰۱-۵

۷۹۱۷۱۸۳۹۸۲

فکس:

تلفن:

کد پستی:





شرکت کیهان شیران زرین از ابتدای دی ماه سال ۱۳۹۹ به عنوان مجری عملیاتی شرکت IPGL هندوستان در بندر شهید بهشتی چابهار شروع به فعالیت نمود و با حضور در این بندر به پشتوانه نیروهای متخصص و با تجربه موفق به ثبت رکوردهای بی سابقه عملیاتی در عرصه غلات و مواد معدنی در این بندر گردید. از مهمترین امکانات شرکت خدمات دریایی و بندری کیهان شیران زرین در حوزه بندری، بهره‌برداری از نیروهای متخصص، متعهد و بومی در این بندر است که با تکیه بر توان تخصصی و بهره‌برداری از تجربه عملیاتی در سایر بنادر ایران، متعهد به ایجاد رونق اقتصادی و پیشرفت بندر چابهار را داشته و همواره تلاش فراوان در جهت ایجاد بندری پویا و تغییر جایگاه این بندر در رتبه‌بندی‌های بین‌المللی داشته و برای رسیدن به این مهم لحظه‌ای از حرکت نمی‌ایستد.

فعالیت‌های اصلی شرکت

خدمات بندری در بخش‌های:

- ★ کانتینری
- ★ کالای فله
- ★ کالای عمومی
- ★ و متفرقه



📍 شعبه چابهار: انتهای بلوار شهید ریگی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، اسکله شهید بهشتی
 طرح توسعه، ساختمان اداری ایندیاپورس IPGCFZ
 📞 تلفن: ۰۹۸۵۲۳۵۲۲۱۰۵۵ | کدپستی: ۹۹۷۱۶۵۸۷۴۹

📍 دفتر مرکزی: بندر عباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، ساختمان ساحل
 📞 تلفن: ۰۹۸۵۶۱۶۹۱۱۶۹۱ | کدپستی: ۷۹۱۳۶۵۷۱۳۱

HIMCO

شرکت مدیریت بین‌المللی همراه
 جاده، ریل، دریا (همکو)

Hamrah International Management co. (HIMCO)

- سرمایه‌گذاری و ایجاد اسکله و پایانه مکانیزه تخصصی صادرات و واردات مواد معدنی و محصولات فولادی
- انجام حمل و نقل ریلی و توسعه ناوگان ریلی شرکت‌های سهامداری با خرید واگن
- تجهیز و توسعه تاسیسات حمل و نقل ریلی، دریایی، بندری و جاده‌ای
- انجام فعالیت‌های خدماتی، بازرگانی، عمرانی، مرتبط با ایجاد اسکله‌های بندری و سازه‌های دریایی
- برنامه‌ریزی، هماهنگی، مدیریت و مشاوره در خصوص کلیه فعالیت‌های حمل و نقل معدنی و فولادی با مزیت ریلی، دریایی، جاده‌ای
- مدیریت تامین و ساخت پروژه‌های بزرگ عمرانی



📍 تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، کوچه هجدهم، پلاک ۴، طبقه سوم
 🌐 www.hamrahcompany.com | ☎ ۰۲۱ ۸۶۱۲۰۶۳۱ - ۸۶۱۲۲۹۲۷
 📧 info@hamrahcompany.com | 📠 نمابر: ۰۲۱ ۸۶۱۲۲۶۴۸

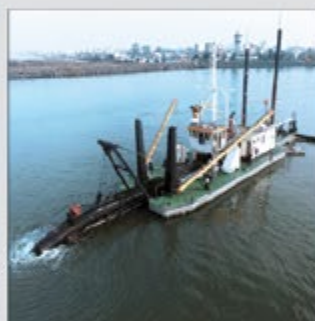




شرکت خدمات دریایی و کشتیرانی

خط دریا بندر

Sea Port Line Co



خدمات کشتیرانی

Shipping Services

خدمات دریایی

Marine Services

خدمات لایروبی و هیدروگرافی

Dredging and Hydrographic Services

تجسس و نجات

Search and Rescue

تجهیزات دریایی و بندری

Marine and Port Equipment

نشانی: خیابان ملاصدرا، خیابان شیخ بهایی جنوبی،

خیابان گرمسار غربی، پلاک ۸۰

صندوق پستی: ۱۴۳۵۸۵۵۷۱۳ تلفکس: ۰۲۱۸۷۷۰۰۰۴۷



شرکت کشتیرانی پاکار



کشتیرانی پاکار

انجام کلیه امور بازرگانی و

صادرات کالا به عمان

مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

سرویس روزانه به سوئیک عمان از بندر جاسک

بندر بارگیری	بندر تخلیه	روزهای بارگیری	زمان انتقال	محموله‌های قابل حمل
بندر جاسک	بندر سوئیک	همه روزه	۱۵ ساعت	تریلر یخچالی / تریلر چادری / جنرال کارگو

Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

POL	POD	Loading Day	Transit Time	Loadable Shipments
JASK	SUWAIQ	Every Day	15 Hours	Ref Trailer / Tent Trailer General Cargo

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر: ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500

Pakar.shipping.co

www.pakargroup.co

pakarshipping@gmail.com



KOHRANG INDUSTRIAL GROUP

Think Big & Make Your Dreams Reality



- دریافت لوح و تندیس گارآفرین برتر ملی سال ۱۳۸۹
- دریافت جایزه ابتکار صنعت جشنواره بین المللی خوارزمی سال ۱۳۷۹
- صادرات ضربه گیر (فندر) به مهم ترین آبراه جهانی (کانال پاناما)
- اخذ تاییدیه استاندارد اروپا

مجری پروژه های دریایی، صنایع فولاد، معادن و ساختمان EP, EPC, EPCM

- طراحی و تولید انواع ضربه گیرهای اسکله (فندر) به همراه فرانتال فریم و کلیه متعلقات مربوطه جهت نصب
- طراحی و تولید انواع ضربه گیر های شاکسل، لوله های لایروبی لاستیکی (جنت های لاستیکی فلنج دار)، پنزیل، انواع پیگی بک سدل برای لوله گذاری کف دریا، لاستیک های آببند و سد های لاستیکی
- طراحی و تولید انواع بالشتک های الاستومری (نئوپرن)، انواع جداگرهای لرزه ای هسته سرب و لاستیکی با میرایی بالا، درز انبساط الاستومری و انواع پدهای لاستیکی
- طراحی و ساخت انواع کونیک ریلیزهای ضد انفجار، انواع بویه های دریایی، انواع بولارد، کیستن، فیرلید
- طراحی و ساخت درب های حوض خشک، سکویهای نفتی، اسکله های شناور



Elastomeric Bearing (NRB)

Lead Rubber Bearing (NRB)

High Damping Rubber Bearing (NRB)



بهره برداری از اولین ترمینال مکانیزه غلات ایران در بندر امام خمینی (ره)

توسط شرکت نظم آفرینان صنعت سهند



احداث پایانه مکانیزه

شماره ۴ غلات بندر امام خمینی (ره)
ظرفیت پایانه: ۳ میلیون تن سالیانه
ظرفیت ذخیره سازی سیلوا: ۱۷۰ هزار تن
سرمایه گذار: شرکت نظم آفرینان صنعت سهند
کارفرما:
اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان





■ Instagram: [mehrzanat.org](#)
 ■ Website: [mehrzanatco.com](#)
 ■ Phone: 021-40223808 021-40223813



مهر صنعت
 MEHR SANAT FIDAR

راه اندازی بزرگ‌ترین ترمینال مکانیزه

غلات خاورمیانه با تلاش‌های

گروه مشارکت مهر صنعت فیدار محقق شد

پروژه سرمایه‌گذاری احداث اولین و بزرگ‌ترین پروژه سیلوی مکانیزه غلات با ظرفیت ۱۷۰ هزار تن از جمله طرح در سطح بنادر کشور به حساب می‌آید. این پروژه برای اولین بار در حجم عملیاتی بالای دو میلیون مترمربع تعریف شد. همچنین در این پروژه برای انتقال مکانیزه غلات از اسکله به سیلو مسافتی به طول تقریباً ۱۰۰ متر طراحی و پیش‌بینی شده است. این پروژه که به عنوان اولین و بزرگ‌ترین ترمینال مکانیزه غلات در خاورمیانه و میهن عزیز ما به حساب می‌آید، متعلق به شرکت نظم آفرینان صنعت سهند است که در جنوب کشور و بندر لنگرود واقع دارد. این پروژه توسط گروه مشارکت مهر صنعت فیدار، پتکوس آلمان و ویگان بلژیک به صورت مشترک اجرا می‌شود. بخش‌های طراحی، تامین تجهیزات، نصب و راه‌اندازی انجام پذیرفت. این پروژه متشکل از دو بخش است. بخش اول این پروژه شامل خط انتقال غلات از اسکله تا سایت سیلوی ۵۰۰ متری با ظرفیت ۲۰۰ تن بر ساعت است. سایت سیلوهایی که در این پروژه به کار می‌رود در مساحتی بیش از هفت هکتار ساخته شده و شامل ۲۸ عدد کندو سیلو در قالب دو فاز است. آن‌ها ظرفیت بارگیری تجهیزات انتقال در سایت سیلوهایی ۶۰۰ تن بر ساعت و ظرفیت تخلیه ۶۰۰ تن بر ساعت را دارند.

این پروژه دستاوردهای عملیاتی مهمی داشت از جمله:

- تخلیه مستقیم غلات از کشتی به داخل سیلوهایی به واسطه وجود خط انتقال هزار و ۵۰۰ متری از اسکله تا سایت سیلوهایی
 - افزایش سرعت تخلیه غلات از کشتی
 - کاهش درصد قابل توجهی از افت بار ناشی از جابه‌جایی غلات به وسیله کامیون
 - امکان بارگیری و تخلیه هم‌زمان
 - ذخیره‌سازی غلات مطابق با استانداردهای روز دنیا
 - کاهش میزان آلودگی و فساد بار
- برای تجهیزات انتقالی که در این پروژه به کار رفته است از جمله نوار نقاله‌های تسمه‌ای، نوار نقاله‌های زنجیری، بالابرهای و ... از به‌روزترین تکنولوژی مدرن کشورهای اروپایی استفاده شده است. تامین این تجهیزات بر عهده گروه مشارکتی شرکت‌های پتکوس آلمان و ویگان بلژیک بود. به طور خلاصه کلیه تجهیزات و

ماشین‌آلات از قبیل بلیت کانوایرها (نوار نقاله‌های تسمه‌ای) و موبایل چین کانوایرها (نوار نقاله‌های زنجیری قابل حمل) مربوط به خط انتقال هزار و ۵۰۰ متری از اسکله تا سایت سیلوهایی را شرکت ویگان بلژیک تهیه و تامین کرده است. همچنین شرکت پتکوس آلمان نیز کلیه تجهیزات سیستم انتقال داخل سایت سیلوهایی از چین کانوایرها (نوار نقاله‌های زنجیری)، باکت‌های الواتورها (بالابرهای قاشقکی)، اسپات فیلترها و ... را تهیه و تامین کرده است.

شرکت مهر صنعت فیدار مفتخر است که به عنوان پیمانکار مونتاز و نصب تجهیزات مکانیکال و الکتریکی و همچنین نماینده رسمی و انحصاری شرکت پتکوس آلمان و ویگان بلژیک در ایران در بزرگ‌ترین ترمینال مکانیزه غلات کشور حضور دارد. این شرکت سهم قابل توجهی در پیشرفت و آبادانی این پروژه ملی انجام داده است. شرکت مهر صنعت فیدار همواره خود را از شکله شرکت نظم آفرینان صنعت سهند می‌داند و در پیشبرد اهداف پروژه‌ها با تمام قوا پیش می‌رود.



بندر و دریایی

سال ۳۸ / دوره جدید / شماره ۳۱۱ - ۳۱۰ / شهریور و مهرماه ۱۴۰۲
صفحه ۱۲۸ |



- صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
- مدیر مسئول: حسین خوشبخت
- سردبیر: مصطفی رضایی
- اعضای تحریریه: بهمن نظری، فریما صالح، رامین جهانپور
- مدیر بازرگانی: نسرين غلامی
- مدیر اداری، پشتیبانی و روابط عمومی: عباس نبی‌زاده
- طراح و گرافیک: مؤسسه فرهنگی، مطبوعاتی کلبه امید

دفتر مرکزی: تهران، بلوار نلسون ماندلا، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی
کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳
تلفکس: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۶۳۰، ۰۸۸۱۹۰۶۳۹-۴۰
لیتوگرافی، چاپ و صحافی: ایران چاپ

bandarvadarya.pmo.ir

حق چاپ و انتشار، نقل مطالب و استفاده از نوشته‌ها
برای ماهنامه «بندر و دریا» محفوظ است. «بندر و دریا»
در ویرایش، کوتاه کردن، درج یا رد مطالب آزاد است.

bandarvadaryamag bandarvadarya.pmo.ir

bandarvadarya ports_maritime



WWW.PETROBAR.IR

شرکت پتروبار جنوب (سهامی خاص)

شرکت خدمات بندری و دریایی پتروبار جنوب در سال ۱۳۸۶ با هدف
ارائه خدمات بندری و دریایی، تخلیه و بارگیری، فورواردری و حمل و نقل کالا
در بنادر کشور تاسیس شد.



مهمترین فعالیتهای پترو بار

- اپراتور پایانه شماره ۲ کالای عمومی (جنرال کارگو) مجتمع بندری امام (ره)
- مجری کریدور خطوط انتقال روغن خوراکی مجتمع بندری امام (ره)
- مجری عملیات لجستیک کالای صادراتی کود اوره صنایع پتروشیمی مسجد سلیمان
- مجری حمل و نقل، تخلیه و بارگیری کالاهای صادراتی شرکت فولاد خوزستان

تلفن: ۰۲۱-۵۲۲۸۲۷۱۶
نمابر: ۰۲۱-۵۲۲۸۵۷۱۶

دفتر مرکزی: استان خوزستان، منطقه ویژه اقتصادی
بندر امام خمینی (ره)، خیابان تاسیسات بندری



اقتصاد دریامحور

نقطه عطف برنامه هفتم توسعه

حسین خوشبخت

مدیر مسئول

اقتصاد دریامحور را می توان پیشران توسعه در ایران قلمداد کرد. مقام معظم رهبری نیز بر اقتصاد دریامحور تاکید فراوان دارند که باید موضوع اقتصاد دریایی در برنامه هفتم توسعه بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد. با توجه به این که تقریباً ۳۰ درصد جمعیت دنیا در مناطق دریایی ساکن هستند، از این رومی توان گفت اقتصاد امروز بر اقتصاد دریا تمرکز دارد. کشور عزیزمان، ایران اسلامی نیز به دلیل موقعیت منحصر به فردی که در آن قرار دارد و داشتن پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی، جزیره‌ای و رودخانه‌ای هم از شمال و هم از جنوب به دریا متصل است. اما با وجود ظرفیت‌های بالا سهم کمی از تولید ناخص داخلی در حوزه کسب و کار دریایی دارد. این درحالی است که مدرن‌ترین کارخانجات و فعالیت‌های اقتصادی دنیا در کنار سواحل به علت نگاه عمیق اجتماعی و اقتصادی از دریچه دریا شکل گرفته است.

از آنجا که در برنامه هفتم توسعه به اقتصاد دریامحور تاکید شده، تمرکز بر جزایر، سواحل و ظرفیت‌های دریایی بهبود اقتصادی در جمهوری اسلامی ایران را به دنبال خواهد داشت. در مسیر اقتصاد دریامحور و توسعه آن باید به مسائل حکمرانی، مباحث توسعه‌ای و زیرساخت‌ها به طور جدی توجه شود و نقشی متمایز برای بنادر شمالی و جنوبی کشور نسبت به گریدور اقتصادی تعریف شود. این ضرورت باعث می‌شود از یک سو زمینه ارزآوری به کشور بالا رود و از سوی دیگر موجب افزایش امنیت ملی در ایران شود. بنابراین، ایران باید در نظام اقتصاد بین‌المللی تحولی ایجاد کند پس اقتصاد دریامحور می‌تواند یک نقطه عطفی برای برنامه هفتم توسعه باشد.

سرمقاله	۱۳
اجرای دقیق و مسئولانه برنامه هفتم توسعه	۱۴
مسئله محوری، نگاه به اولویت‌ها و مردم‌پایه بودن از محورهای برنامه هفتم توسعه	۱۶
پیوند کشورهای منطقه در راستای اقتصاد دریا محور	۱۷
سه ضلعی اقتصاد دریامحور از نگاه مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی	۲۰
گردشگری دریایی با ایجاد خطوط مسافربری جدید	۲۴
شرکت‌های دانش‌بنیان در خط مقدم اقتصاد دریامحور	۲۶
برنامه هفتم توسعه به دنبال رونق و شکوفایی معیشت ساحل‌نشینان	۲۸
ضرورت پیشرفت دریایی در گام دوم انقلاب	۳۰
لایحه برنامه هفتم توسعه در یک نگاه	۳۲
نقش کلیدی اقتصاد دریامحور از نگاه برنامه هفتم توسعه	۳۴
ترانزیت دریایی گنج پنهان اقتصاد دریامحور	۳۶
چرا اقتصاد دریا در برنامه هفتم توسعه اهمیت پیدا کرده است؟	۳۸
اقتصاد دریامحور، راهبردی تحول‌آفرین در برنامه هفتم توسعه است	۳۹
تغییر چهره اقتصاد کشور با توسعه حمل‌ونقل دریایی	۴۰
اقتصاد دریامحور؛ از حمل‌ونقل دریایی تا تولید انرژی تجدید پذیر	۴۱
«گردشگری دریایی» حلقه مفقوده توسعه اقتصاد دریایی در مکران	۴۲
دریا چشم‌انتظار برنامه هفتم توسعه	۴۴
نگاه برنامه هفتم توسعه به اقتصاد از هشت زاویه	۴۶
توسعه اقتصاد دریامحور با شش پیشنهاد کاربردی	۴۸
اقتصاد دریا محور در الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت	۵۰
اقتصاد دریامحور راهبرد اقتصاد مقاومتی	۵۲
روایای شیرین اقتصاد دریا	۵۴
روایت تلخ و شیرین دو دریانورد نیشابوری از دور دنیا	۵۶
طوفانی که ختم به‌خیر شد	۵۸
توصیه پزشکان به دریانوردان چیست؟	۶۰
رونق اقتصاد دریایی در گرو سلامت دریانوردان	۶۲
موندرا کلید توسعه دریایی هند	۶۴
تمرکز جدی IMO و ILO برای حل مشکلات دریانوردان	۶۶
شناسایی و اولویت‌بندی ابعاد اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری و نقش آن در مدیریت شهری	۶۸
اخبار بین‌الملل	۷۶
اقتصاد دریا پایه پیشران پیشرفت برنامه هفتم توسعه	۸۰
ثروت‌آفرینی اقتصاد دریای برای آیندگان	۸۱
پیام مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به مناسبت روز جهانی دریانوردی	۸۲
محدودیتی برای فعالیت نیروی دریایی وجود ندارد	۸۳
اقدام غیرحرفه‌ای و ناشیانه آمریکا علیه ایران	۸۳
ایران با اقتصاد دریایپایه شکوفا می‌شود	۸۴
ظرفیت ایران برای تبدیل به هاب ترانزیت دریایی دنیا	۸۶
گزارش تصویری مراسم بزرگداشت روز جهانی دریانوردی-مهر ماه ۱۴۰۲	۸۸



رهبر معظم انقلاب:

اجرای دقیق و مسئولانه برنامه هفتم توسعه، گامی در تحقق اهداف نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران خواهد بود

تهیه و تصویب قانون برنامه هفتم بر پایه «اقتصادی»، «امور زیربنایی»، «فرهنگی و اجتماعی»، «علمی، فناوری و آموزشی»، «سیاسی و سیاست خارجی»، «دفاعی و امنیتی»، «اداری، حقوقی و قضایی» و اجرا دقیق و مسئولانه آن، گامی دیگر در تحقق اهداف نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران خواهد بود. همچنان که نظارت فعال هیئت عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت، به حسن اجرای سیاست‌های کلی برنامه، کمک خواهد کرد. شایسته است برخی از راه‌های تحقق سیاست‌ها و الزامات مالی و شاخص‌های کمی که در پیشنهادهای مجمع است و در مجموعه سیاست‌های ابلاغی مذکور نیست، در حدوسع و امکانات دولت در تهیه لایحه مورد توجه و عمل قرار گیرد.

(۲۰ شهریور ۱۴۰۱)

استفاده از ظرفیت دریا اقدامی کلیدی برای جهش اقتصاد

رهبر معظم انقلاب در بخشی از بیانات خود در دیدار نوروزی با مسئولان و کارگزاران نظام فرمودند: «یک نکته دیگری که اینجا من عرض می‌کنم این است که برخی از اقدامات کلیدی است که اقتصاد را رشد می‌دهد، یعنی بعضاً حتی موجب جهش اقتصاد می‌شود؛ این‌ها را دستگاه‌های مسئول بگردند، پیدا کنند. من حالا دوسه مثال به نظرم رسید و یادداشت کردم. یکی مسئله اقتصاد دریاپایه است. دریا مرکز برکت است، ما هم از لحاظ دریا خوشبختانه دستانمان باز است؛ در جنوب کشور و در شمال کشور دریا داریم. اقتصادهای متکی به دریا خیلی اقتصادهای بابرکتی است؛ یکی این است؛ به این توجه کنیم. لوازمی دارد [که باید] به آن لوازم ملتزم بشویم، دنبال کنیم، پیگیری کنیم. یکی مسئله مسیر شمال - جنوب است که مدت‌هاست در کشور صحبتش هست و درست است؛ این باید انجام بگیرد. الان در کشورها یک رقابتی به وجود آمده برای اینکه مسیرهای تجارت بین‌المللی را از داخل خودشان [عبور دهند]. این کشور می‌خواهد از داخل خودش این مسیر را انجام بدهد، آن کشور می‌خواهد از داخل خودش. ما جای حساسی قرار داریم؛ جای ما از لحاظ جغرافیایی خیلی حساس است؛ یعنی در این منطقه شاید هیچ کشوری نباشد که یک چنین موقعیت ممتازی داشته باشد. موقعیت ماممتاز است. این مسیر شمال - جنوب را [توسعه بدهیم].

(۱۵ فروردین ۱۴۰۲)



وزیر راه و شهرسازی:

پیوند کشورهای منطقه در راستای اقتصاد دریا محور

در اقتصاد دریا بیش از ۱۱ میلیارد تن کالا جابه‌جا می‌شود و باید این اقتصاد را افزایش داد و در حال حاضر اولویت همه کشورها این است که اقتصاد دریا را رشد دهند. برای توسعه اقتصاد کشور تجربه‌هایی داشته‌ایم و از این تجربه‌ها درس خواهیم گرفت و تجربه‌های مثبت را ادامه خواهیم داد. باید از کسانی که صاحب طرح و ایده هستند استفاده کرد. در مذاکراتی که با کشورهای مختلف مخصوصاً کشورهای همسایه داشته‌ایم در چند جمله اول مقامات مسئول از ما درباره صنعت دریایی سؤال می‌پرسند، این‌ها نشان می‌دهد سواحل، دریا و اقتصاد دریامحور است و دارای اهمیت راهبردی برای ایران است. هم اینکه پیوندی بر مبنای اقتصاد دریا محور بین کشورهای منطقه در حال شکل‌گیری است. اگر سال‌ها قبل در ارزیابی‌ها، یک صنعت به‌عنوان قطب بزرگ یاد می‌شد امروز تعریف تغییر کرده و کشورهایی که از چندین کیلومتر ساحل برخوردارند، اهمیت چند برابری دارند. نقش اقتصاد دریا در GDP (تولید ناخالص داخلی) آن‌قدر مهم است که کشورهای بدون ساحل نیز با مدل‌های جدید به دنبال نقش‌آفرینی در این حوزه هستند.

رئیس‌جمهور:

مسئله محوری، نگاه به اولویت‌ها و مردم‌پایه بودن از محورهای برنامه هفتم توسعه

آیت‌الله رئیسی، رئیس‌جمهور: برنامه هفتم توسعه از دو ویژگی بهره‌مند است؛ یکی مسئله محوری و دوم نگاه به اولویت‌ها. در برنامه هفتم توسعه مسئله محوری که مورد تأکید رهبر معظم انقلاب اسلامی نیز هست، در کنار توجه به اولویت‌ها مدنظر قرار گرفته است. برنامه هفتم توسعه مشتمل بر سه سند است. سند اول مستندات برنامه، تحلیل‌ها و آسیب‌شناسی‌ها است، سند دوم خود سند برنامه مشتمل بر برنامه‌ها، مسائل و احکام برنامه است و سند سوم مقررات موجود است. مردم‌پایه بودن برنامه هفتم توسعه از دیگر ویژگی‌های مهم و محوری این برنامه است. این برنامه با نگاه میدان دادن و ارتقای مشارکت مردم در بخش‌های مختلف و قرار گرفتن دولت در جایگاه هدایت، حمایت و نظارت تدوین شده است.





مصابه



● بندر امام خمینی (ره)

علی اکبر صفایی

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

سه ضلعی اقتصاد دریامحور از نگاه مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی



● جایگاه دریا و حمل و نقل دریایی در اقتصاد ایران چگونه است؟

ایران یک کشور دریایی است به این معنا که مثل بقیه کشورها محصور در خشکی نیستیم و هم در شمال هم در جنوب دسترسی خیلی خوبی به آب و دریاهاى آزاد داریم و این یک موهبت برای ما محسوب می شود. وابستگی کشور به دریا و تجارت آزاد دریایی بسیار بالاست. یکی از پایه های توسعه و پیشرفت دریا محسوب می شود. در گذشته نگاه توسعه ای در کشور به توسعه در خشکی بوده است؛ یعنی به جای تمرکز بر دریا، تمرکز بر زمین بوده است. در زمان حاضر ۸۰ درصد شهرهای پرجمعیت دنیا در کنار آب ها هستند. در کشور ما از کلان شهرهایی که یک تعریف واضح دارند، یک شهر هم در کنار آب نیست و اصولا کلان شهرهای ما در مرکز ایران قرار دارند.

با آن که ظرفیت دریا همواره مورد توجه رهبر معظم انقلاب بوده، اما چندان مورد عنایت مسئولان قرار نگرفته است. مقام معظم رهبری در سال های اخیر در اهمیت دریا صحبت ها و بیانات جدی داشته و آن را یک موهبت، گنج و ثروت عظیم نام گذاری کرده اند. ایشان در بخشی از متن بیانیه گام دوم به ظرفیت های بلااستفاده کشور و ظرفیت های مادی که از آن ها استفاده نشده است، اشاره می کنند که یکی از آن موارد سواحل دریایی طولانی است. ایران پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و بیش از سه هزار کیلومتر مرز دریایی دارد، اما آنقدر که بقیه کشورها از آن استفاده کرده اند، ما استفاده نکردیم.

برای احصا دقیق نقش مهم اقتصاد دریا در رشد اقتصادی کشور نیاز به مطالعه دقیق داریم. بستر اصلی شروع این مطالعه اجرای حسابداری اقماری برای همه فعالیت های دریاپایه است. پس از انجام این حسابداری توسط دستگاه مسئول، می توانیم محاسبه دقیق سهم ارزش افزوده فعالیت های دریاپایه در اقتصاد دریا را انجام دهیم. بر اساس محاسبات انجام شده که خیلی هم دقیق نیست این سهم کنونی دریا در اقتصاد کشور ۱/۵ تا ۲ درصد بدون محاسبه نفت است.

بر اساس هدف گذاری دولت و با تشکیل کارگروه ملی اقتصاد دریا، تحت نظر مستقیم معاون اول دولت و وزرای مرتبط تعدادی از پروژه های بزرگ و تاثیرگذار در اشتغال و اقتصاد شناسایی و برای اجرایی شدن آن ها برنامه ریزی دقیقی انجام شده است. به علاوه برخی دیگر از پروژه های تاثیرگذار در قالب برنامه کوتاه و میان مدت در حال احصا است که در آینده نزدیک به تصویب و به سمت اجرایی شدن هدایت خواهند شد.

● **با توجه به تاکیدات رهبر معظم انقلاب، رئیس جمهوری و همچنین تاکید برنامه هفتم توسعه بر اقتصاد دریامحور، چه چالش ها، راهبردها و رویکردهایی برای رسیدن به این مهم وجود دارد؟**

با تحلیل و بررسی ادبیات جهانی مرتبط با توسعه دریامحور، سه نگاه متفاوت و در واقع مفاهیم مجزا از جمله پیشرفت دریایی (با تاکید بر ادبیات حکمرانی)، اقتصاد دریا (با تاکید بر ادبیات اقتصادی) و توسعه پایدار دریایی (با تاکید بر ادبیات توسعه پایدار) قابل تعریف است. پیشرفت دریایی عبارت است از پیشرفت و رشد فراگیر بخش ها و فعالیت های دریایی به نحوی که رشد اقتصادی، بهبود معیشت، ایجاد شغل و سلامت زیست بوم دریایی را تضمین و از اقتدار و امنیت ایران در آب های بین المللی حراست کند.

اقتصاد دریا، مجموعه فعالیت های اقتصادی مرتبط دریایی به انضمام دارایی ها، کالاها و خدمات زیست بوم دریایی بوده و همچنین توسعه پایدار دریایی راهبرد اساسی به منظور توسعه پایدار و رشد فراگیر اقتصاد دریا که در تعادل بلندمدت با ظرفیت های زیست بوم دریاست.

سازمان بنادر و دریانوردی نهاد حاکمیتی حوزه دریا و بندر و نماینده جمهوری اسلامی ایران در سازمان جهانی دریانوردی است و از این منظر به عنوان نماینده جامعه دریانوردی ایران در مجامع بین المللی، نیازها و الزامات عملیات حمل و نقل دریایی را در سطح بین المللی مورد رصد و پیگیری قرار می دهد.

از طرفی مرجع صدور مجوز نهاد ناظر و حاکمیتی در سواحل و بنادر کشور در امر ایجاد و تأسیس اسکله های تجاری، ثبت شناورها، صدور گواهینامه های صلاحیت دریانوردی شناور و دریانوردان و تنها مرجع صدور مجوز ورود و خروج شناور و بازرسی و تأیید صلاحیت دریانوردی شناورهای تجاری است. علاوه بر آن به منظور ارائه خدمات امن، ایمن، سهل و سریع به بازرگانان و صاحبان کالا، عملیات تجهیز، توسعه، تکمیل، راهبری و مدیریت بنادر بر عهده و مسئولیت سازمان بنادر و دریانوردی است.

از جمله مهم ترین چالش های تحقق اهداف پیشرفت دریایی کشور در بخش های مختلف، که سازمان بنادر می تواند در رفع و بهبود آن ها ایفای نقش کند می توان به هوشمندسازی بنادر، ارتقا نسل بنادر کشور، تسهیل اتصال بنادر کشور به خطوط کشتیرانی منظم و بین المللی، اتصال مودهای حمل و نقل به ویژه ریلی به بنادر استراتژیک کشور و تسهیل تحقق حمل و نقل ترکیبی، ایجاد و توسعه بنادر تخصصی گردشگری و شیلاتی، کمک به توسعه ناوگان شیلاتی کشور، کمک به حل چالش های فناوریانه ساخت کشتی در کشور، بهبود زیرساخت های گردشگری دریایی و تجهیز بنادر گردشگری و در نهایت کمک به تدوین استراتژی یکپارچه و برنامه جامع تحقق پیشرفت دریایی جمهوری اسلامی ایران مشتمل بر اقدامات لازم برای هماهنگی دستگاه های مختلف در بخش های هفت گانه و نیز تعریف و کمک به اجرا پروژه های پیشران در راستای تحقق اهداف پیشرفت دریایی کشور اشاره کرد.

در حال حاضر با توجه به ظرفیت های بالقوه پیشرفت دریایی کشور در بخش های مختلف، مهم ترین نیاز کشور مدیریت یکپارچه بخش های مرتبط دریایی و تقویت اراده دستگاه های ذی نفع در رفع ناهماهنگی های بین بخشی و به اشتراک گذاری ظرفیت های زیرساختی در قالب یک برنامه عملیاتی منسجم و جامع است.

استفاده درست از ظرفیت های دریایی و بنادر کشور، سنگ بنای مطمئنی برای تحقق اقتصاد دریاپایه به شمار می رود. مهم ترین فعالیت های اصلی در اقتصاد دریایی را حمل و نقل و لجستیک دریایی، کشتی سازی، گردشگری، شیلات و آبرزی پروری، صید و صیادی و محصولات غذایی، استحصال انرژی و استخراج نفت و گاز و معدن کاری در فراساحل و فعالیت های دریایی و بندری تشکیل می دهند. اقتصاد دریا محور از جمله مهم ترین مصادیق اقتصاد مقاومتی است که می تواند افق های تازه ای را پیش روی کشور برای برون رفت از اقتصاد متکی به نفت ایجاد کند.

حمایت های تعرفه ای، تسهیل ارائه خدمات دریانوردی، سرمایه گذاری مستقیم در توسعه نگهداری و زیرساخت ها و تجهیزات بنادر، حمایت از تولید داخلی و بومی، توسعه سفرهای دریایی، مزیت بخشی به کریدورهای ترانزیتی، تقویت و فعال سازی ظرفیت های رقابتی بانکرینگ و توسعه سواحل مکران از مهم ترین رویکردهای سازمان بنادر و دریانوردی برای توسعه اقتصاد دریامحور به حساب می آیند.

● در بحث توجه به دریا و توسعه اقتصاد دریامحور چه موضوعاتی باید در اولویت قرار گیرد؟

در راستای توسعه اقتصاد دریامحور در برنامه پنج ساله هفتم توسعه باید برنامه ریزی صحیح در دستور کار قرار گیرد. هرگونه سرمایه گذاری در حوزه دریایی و بندری با بازگشت سرمایه همراه است و کشورهای توسعه یافته به خوبی توانسته اند از ظرفیت دریا و ساحل استفاده کنند و شرایط اقتصادی خود را بهبود بخشند. باید در حوزه صادرات، واردات، ترانزیت، گردشگری دریایی، شیلات، صیادی و تمامی فعالیت های اقتصادی مرتبط با دریا شرایط را بهبود ببخشیم و سهم خود را از اقتصاد دریا در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر ارتقا ببخشیم. در این راستا نیازمند توجه جدی

به صحبت های اخیر رهبر معظم انقلاب در حوزه دریایی هستیم و باید به اظهارات ایشان از سوی مسئولان جامه عمل پوشانده شود. دولت در این زمینه باید تمام تلاش خود را به کار گیرد و با حمایت از بخش خصوصی شاهد اقدامات جدی دولت و بخش خصوصی در راستای بهبود وضعیت اقتصادی کشور با استفاده از ظرفیت های دریایی باشیم. باید به این نکته اشاره شود که استراتژی های اصلی برای بخش اقتصاد دریا که در سازمان بنادر در دستور کار داریم، محورهایی دارد. محور اول حوزه تأمین تجهیزات مورد نیاز و راهبردی حوزه بندر است که به لحاظ عمر ناوگان دریایی و تجهیزات بندری لازم بود به این محور توجه ویژه ای شود تا استانداردهای خدماتی بندر در حوزه خدمات دریایی و بندر رعایت شود. در بخش منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی نیز خوشبختانه موفق شدیم مجوز جذب ۴۰۹ نفر را برای مشاغل اختصاصی اخذ کنیم که از این میان ۱۰۰ نفر از نخبگانی هستند که از مسیر بنیاد ملی نخبگان و سازمان اداری و استخدامی به ما معرفی می شوند تا با تسهیلات ویژه جذب دستگاه های اجرایی شوند. تا امروز جذب نیز ۴۵ نفر نهایی شده که به پرسنل سازمان بنادر اضافه خواهند شد.

● مطالعه فنی بندر راهبردی مکران در دستور کار ویژه

استراتژی دیگر سازمان بنادر و دریانوردی توجه ویژه به بندری است که در آینده نقاط راهبردی خواهند بود؛ خصوصا برای بندر راهبردی مکران که در شرق استان هرمزگان حوالی جاسک و در منطقه کوه مبارک قرار دارد و مطالعات اقتصادی آن انجام شده و مطالعات فنی آن هم در دستور کار ویژه سازمان بنادر قرار دارد. این بندر با تکمیل و شروع بارگیری محموله های نفتی که از مسیر گوره به جاسک نهایی خواهد شد، در جایگاه یک بندر تجاری راهبردی با کاربری های چندگانه می تواند بعد از ساخت مورد استفاده قرار گیرد. در حوزه غیر از سازمان بنادر هم به لحاظ حاکمیت و مرجعیت دریایی، ارتقا کمی و کیفی دریانوردی در دستور کار قرار دارد و کارهای بزرگی هم در این زمینه با بخش خصوصی انجام دادیم، در زمینه طراحی دوره های کارآموزی روی شناورها نیز به طور جدی پیگیری انجام می شود.

● در دولت سیزدهم برای حرکت به سمت اقتصاد دریامحور، چه فعالیت‌هایی صورت گرفته است؟

در گذشته مفاهیم اقتصاد دریایی در سطح وزارت راه و شهرسازی مطرح بوده، اما امروز بالاترین سطح کشور یعنی مقام معظم رهبری، رئیس‌جمهوری، معاون اول و وزیر راه و شهرسازی پیگیر این مباحث هستند و اکنون توجه به دریا از لحاظ اینکه می‌تواند به عنوان یک پیشران اقتصادی مهم برای کشور باشد، مطرح است. دولت سیزدهم با توجه به اهمیت دریا، کارگروه ملی اقتصاد دریا را تشکیل داد و طی سه ماه گذشته سازمان بنادر به عنوان دبیرخانه اقتصاد دریا به دستور معاون اول رئیس‌جمهوری تعیین و تحت نظر وزارت راه و شهرسازی فعالیت می‌کند و اقدامات بسیار خوبی که دولت در برنامه هفتم در مبحث اقتصاد دریا در نظر گرفته است، می‌تواند به یک سرفصل جدیدی به نام اقتصاد دریا و ترانزیت تبدیل شود. در همین راستا ۱۸ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان طرح در بخش دریایی اجرایی کردیم که مجموع سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در اقتصاد دریایی به ۱۰۰ هزار میلیارد تومان خواهد رسید. در حوزه جذب سرمایه‌گذار خارجی نیز اتفاقات خوبی رخ داده است، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در کنار سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی می‌تواند شرایط خوبی را برای بنادر رقم بزند همچنین ۴۴۰ هزار میلیارد ریال پروژه‌های دریایی تعریف شده در حوزه زیربنای اقتصاد دریا بررسی کرده‌ایم که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در حال سرمایه‌گذاری است و امیدواریم بر همین اساس رایزنی‌های صورت گرفته با بخش خصوصی کار را پیش ببریم. پروژه‌های مذاکره شده با بخش خصوصی در سال ۱۴۰۲ بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد ریال است و امیدواریم با تحقق فعالیت‌های

سرمایه‌گذاری، شاهد رونق اقتصادی در کشور، بهبود وضعیت اشتغالزایی و بهبود وضعیت معیشت مردم باشیم.

● اقتصاد دریامحور با بهبود وضعیت معیشت ساحل‌نشینان ارتباط تنگاتنگی دارد، نقش سازمان بنادر در این حلقه کجاست؟

سازمان بنادر و دریانوردی در حل مسائل دریایی و بندری پیشگام است. در راستای بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت دریا برای کمک به معیشت مردم ساحل‌نشین، سازمان بنادر و دریانوردی با هم‌افزایی و مشارکت سایر نهادهای دریامحور می‌تواند به این هدف مهم کمک کند، چراکه هر قدم مثبتی که برای پیشرفت اقتصاد کشور و توسعه معیشت مردم و جامعه دریایی برداشته شود، قابل تقدیر است.

● عملکرد تخلیه و بارگیری کالا در بنادر را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

میزان عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر کشور از ابتدای سال جاری تاکنون معادل ۸۲ میلیون تن بوده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۲/۲ درصدی را نشان می‌دهد. شاهد رشد پنج درصدی حمل‌ونقل کانتینری نسبت به مدت مشابه سال قبل هستیم و خوشبختانه در بخش صادرات، تراز خارجی صادرات رشد چشمگیری داشته است. در بخش تردد شناورها، مسافرت‌ها و گردشگری دریایی رشد هشت درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته ثبت شده و در برخی بنادر شمالی آمار رشد ۳۲ درصدی در حوزه ترانزیتی در دریای خزر داشته‌ایم.



● سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع دریایی کشور جمهوری اسلامی ایران در راستای تقویت گفتمان همگرایی با همسایگان و دیپلماسی دریایی چه دستاوردهایی داشته است؟

تعامل و ارتباطات بیشتر با همسایگان یکی از مهم‌ترین اولویت‌های دولت سیزدهم بود که ما در سازمان بنادر و دریانوردی نیز به این بخش توجه ویژه‌ای داشتیم. همان‌طور که بارها گفته شده، دیپلماسی دریایی یکی از بزرگترین پشتیبان‌های کشور در حوزه اقتصاد است و ضرورت دارد کار بیشتری در این حوزه انجام شود. گرچه در سال‌های گذشته نمایندگان جمهوری اسلامی ایران در مجامع بین‌المللی دریانوردی و کشتیرانی حضور خوبی داشته‌اند، اما همچنان برای استفاده درست و مناسب از ظرفیت‌های دریایی نیازمند بازاریابی و دیپلماسی قوی در حوزه دریا هستیم و در همین راستا در ماه‌های گذشته با برخی کشورهای اوراسیا و چندین کشور از جمله قطر و عمان در این زمینه تعامل و گفت‌وگو کرده‌ایم. همچنین برای رونق تجارت کشورمان سعی کردیم که ارتباطات خودمان با کشورهای همسایه که در خشکی محصور مانده‌اند را هم تقویت کنیم تا اعتمادشان را جلب کنیم و کالاهای صادراتی و وارداتی خودشان را از طریق مسیر ایران جریان بدهند.

● سواحل مکران چه نقشی در توسعه اقتصادی و افزایش صادرات و واردات به کشور دارند؟ برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های سواحل مکران در حوزه ترانزیت، سفر دریایی و جذب توریست در سواحل مکران چه راهکارهایی را پیشنهاد می‌کنید؟

ظرفیت‌های ارزشمند توریسم و اقتصادی سواحل مکران تا حد زیادی مورد توجه سرمایه‌گذاران و همچنین دولت قرار گرفته است. توسعه مکران فقط باعث ورود ارز و گردشگر بسیار و کسب درآمدهای ترانزیتی و بانکرینگ کشتی‌ها نخواهد شد، بلکه در درآمدزایی و ایجاد اشتغال مردم نقش مهمی دارد. مکران می‌تواند یاقوت توسعه اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی کشور باشد و سرمایه‌گذاران و شرکت‌های خصوصی نیز نباید از این فرصت طلایی غافل شوند.

سواحل مکران دریای فرصت‌هاست و خوشبختانه طی سال‌های اخیر اتفاقات خوب و فعالیت‌های مثبتی در راستای ایجاد اشتغال و بهتر شدن شرایط اقتصادی مردم منطقه رخ داده است. فعالیت‌های اقتصادی و تولیدی منطقه، نیازمند لجستیک و زیرساخت‌های مناسب است و خوشبختانه منطقه کانتینر یخچالی در چابهار برای صادرات وجود دارد و بندر تجاری شهید بهشتی ظرفیت ویژه‌ای برای صادرات دارد. دو دستگاه جرثقیل ۱۴۰ تنی به ارزش ۸/۵ میلیون دلار به عنوان بخشی از ۸۵ میلیون دلار تجهیزاتی است که از سوی هندی‌ها به این بندر وارد می‌شود و مکمل سایر تجهیزات است.

توسعه اقتصاد دریا و گردشگری در سواحل مکران که بخش زیادی از

آن در سیستان و بلوچستان واقع شده است، می‌تواند زمینه را برای ورود سرمایه‌گذاران آماده کند و با اشتغال‌زایی و ارزآوری، سبب ورود سالانه تعداد زیادی گردشگر خارجی شود و چابهار را که پسرانه‌ای به وسعت ایران دارد به هاب گردشگری تبدیل و اقتصاد ملی را تقویت کند.

● سازمان بنادر و دریانوردی برای تقویت کریدور شمال-جنوب و حمل و نقل دریایی چه برنامه‌هایی دارد؟

استفاده از ظرفیت‌های موجود در کریدور شمال-جنوب در کوتاه‌مدت، افزایش مبادلات کالا از این مسیر در بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی، افزایش سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی در این مسیر کریدوری و ارتقای ترانزیت کالا از مسیر شمال به جنوب به ۵۰ میلیون تن و حمایت از بخش‌های خصوصی بخشی از اهداف مدنظر سازمان بنادر است. سرمایه‌گذاران بخش خصوصی با کنترل و مالکیتی که در بخش‌های حمل‌ونقلی دارند این تضمین را به صاحبان کالا می‌دهند تا کالاهای از این مسیر ترانزیتی با امنیت، ایمنی بالا و هزینه کمتر عبور کنند و مبادله شوند. جمهوری اسلامی ایران طی ۱۰ سال اخیر با هدف ارتقای روابط اقتصادی و تجاری با کشورهای همسایه به موفقیت‌های چشمگیری در زمینه تکمیل کریدور شمال-جنوب دست یافته است. هم‌اکنون ۱۰ میلیون تن کالا از مسیر کریدوری شمال-جنوب عبور می‌کند که ظرفیت کنونی آن ۲۴/۷ میلیون کالاست و هدف ارتقای ترانزیت از این مسیر به ۵۰ میلیون تن است. بر اساس برنامه‌های کشورهای عضو، برنامه‌ریزی‌ها و پروژه‌های در دست اقدام کشورهای عضو کریدور شمال-جنوب ۳۸/۲ میلیارد دلار است و این نوید را می‌دهد تا هدف‌گذاری ترانزیت سالانه ۵۰ میلیون تن در این مسیر محقق شود. مسیر کریدور شمال-جنوب، ارزان‌ترین، ایمن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر برای ترانزیت کالا از شمال به جنوب است.

● در سازمان بنادر و دریانوردی برای تسهیل در خدمات دریایی مانند ترانزیت، گردشگری و... چه اقداماتی صورت گرفته است؟

در راستای راهبرد توسعه ترانزیت و تسهیل تجارت با کشورهای همسایه، سازمان بنادر و دولت سیزدهم برای توسعه و تکمیل زنجیره‌های کریدوری تاکید دارد. هر اقدام و رویکرد توسعه‌ای در زنجیره حمل‌ونقلی اعم از جاده‌ای، ریلی، دریایی و ترکیبی باید متوازن و متناسب با سایر حوزه‌ها باشد. توازن در سرمایه‌گذاری‌های در دست برنامه‌ریزی و در حال انجام، نکته مهمی است که باید در طرح‌های توسعه‌ای کشور در حوزه کریدورهای حمل‌ونقلی لحاظ شود. راهبرد اقتصاد دریا باید مبتنی بر توسعه متوازن در همه شقوق حمل‌ونقلی و متناسب با رشد و توسعه زنجیره نوار ساحلی از شلمچه در غرب تا گواتر در شرق کشور باشد. بر اساس سیاست توسعه متوازن، در سه مسیر کریدور شمال-جنوب در غرب، کریدور شمال-جنوب در مرکز و در کریدور شمال-جنوب در شرق کشور، رویکرد یکپارچه و متعادل را پیگیری می‌کنیم.

سازمان بنادر و دریانوردی در حل مسائل دریایی و بندری پیشگام است. در راستای بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت دریا برای کمک به معیشت مردم ساحل‌نشین سازمان بنادر و دریانوردی با هم‌افزایی و مشارکت سایر نهادهای دریامحور می‌تواند به این هدف مهم کمک کند، چراکه هر قدم مثبتی که برای پیشرفت اقتصاد کشور و توسعه معیشت مردم و جامعه دریایی برداشته شود، قابل تقدیر است.



مجید علی نازی

عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

گردشگری دریایی با ایجاد خطوط مسافربری جدید

محدودیت‌های ثبت قایق‌های بدون هویت

● اهم اقداماتی که در دولت سیزدهم در خصوص ثبت شناورهای بی‌هویت صورت گرفته است، چیست؟

پس از ابلاغ ممنوعیت ثبت قایق با موتور ۲ زمانه در سال ۱۳۹۱، این قایق‌ها به‌صورت فاقد هویت در بنادر تردد می‌کردند، در سال ۱۳۹۸ با ایجاد یک فرصت ۳ ساله برای ثبت قایق‌های فاقد هویت توسط هیئت وزیران، سازمان بنادر و دریانوردی پس از اعلان فراخوان عمومی، نسبت به ثبت ۱۰۰۰ فروند قایق اقدام کرد.

در سال ۱۴۰۲ از آنجا که حدود ۷۰۰۰ مجوز صید از طریق درگاه ملی مجوز کسب‌وکار برای قایق‌های فاقد هویت صادر شده، طی سه ماه حدود پنج هزار پرونده قایق صیادی تشکیل و بیش از سه هزار فروند از آن‌ها مورد بازرسی قرار گرفته است. اگرچه سازمان بنادر و دریانوردی مطابق دستورالعمل ساماندهی و انضباط بخشی به تردد‌های دریایی ابلاغ شده از سوی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مکلف به ثبت قایق‌های بدون هویت است اما محدودیت استفاده از موتور دو زمانه مانع اصلی ثبت آن‌هاست. در راستای رفع محدودیت‌های ثبتی موضوع ثبت قایق‌های دو زمانه از طریق کمیسیون فرعی و اصلی زیربنایی، صنعت و محیط‌زیست در حال پیگیری است که در صورت رفع محدودیت مذکور ثبت قایق‌ها انجام خواهد شد.

صنعت گردشگری به‌عنوان مهم‌ترین صنعت جهان در دهه‌های اخیر رشد سریعی در توسعه اقتصادی جهان داشته که یکی از مهم‌ترین آثار این رشد، موضوع اشتغال‌زایی است که در توسعه و گسترش فرصت‌های شغلی برای اقشار مختلف جامعه مؤثر بوده است. حضور گردشگران در هر کشور می‌تواند برای تعداد زیادی از مردم ایجاد شغل کند. یکی از انواع گردشگری که این روزها طرفداران زیادی در تمام نقاط دنیا برای خود دارد، گردشگری دریایی است. ایران با دارا بودن چند هزار کیلومتر طول نوار ساحلی در هفت استان، یک کشور دریایی محسوب می‌شود. برای استفاده از صنعت گردشگری دریایی، فراهم کردن زیرساخت‌ها و امکانات مانند ساخت شناورها و قایق‌های تفریحی، ساخت اسکله‌های تفریحی، پارک‌های دریایی و زیردریایی‌های تفریحی باید در اولویت قرار بگیرد که البته به نظر می‌رسد توسعه گردشگری دریایی برای دولت در اولویت برنامه‌ها قرار دارد.

در این راستا گفت‌وگویی با **مجید علی‌نازی** عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده است که در ادامه می‌خوانید:



● چه اقداماتی برای توسعه گردشگری دریایی مانند ایجاد خطوط مسافربری جدید صورت گرفته است؟

خطوط مسافربری جدید از جمله بوشهر-قطر، بندرعباس-خصب، چابهار و مسقط شناسایی شده‌اند. تلاش‌ها برای بهره‌گیری از بخش خصوصی به‌منظور سرمایه‌گذاری و فعالیت شناورهای مسافربری استاندارد در دستور کار قرار گرفته است.

عدم تخصیص سوخت یارانه‌ای و بهره‌وری پایین و نداشتن صرفه اقتصادی فعالیت‌های مسافربری دریایی از جمله دغدغه‌های راهاندازی خطوط مسافربری جدید است که لازم است بسته‌های حمایتی از سوی دولت برای این موارد تدوین شود. باید یادآور شوم اعطای تسهیلات از محل وجوه اداره شده به‌منظور ساخت و تعمیر شناورهای مسافربری به‌صورت ۱۰۰ درصد یارانه‌ای همچنان در دستور کار سازمان است.

۲۴ فروند شناور مسافربری برای انجام تعمیرات و ایمن‌سازی آن‌ها در سال ۱۴۰۲ مورد حمایت وجوه اداره شده قرار گرفته است و سعی بر آن است تا از طریق فعال کردن کارگاه‌ها و کارخانجات کشتی‌سازی داخلی، ساخت شناور مسافربری مورد نیاز کشور با حمایت وجوه اداره شده رونق گرفته و توسعه یابد. در همین زمینه تاکنون جلساتی با مدیران و کارشناسان حوزه کشتی‌سازی برگزار شده است.

● در نیمه نخست امسال چه برنامه و اهدافی در بخش دریایی کشور محقق شده است؟

خوشبختانه در شش‌ماهه نخست امسال با تلاش همکاران در ستاد و بنادر موفقیت‌های زیادی داشته‌ایم که می‌توان به افزایش ظرفیت تربیت دریانوردان با ورود دانشگاه گیلان به جمع دانشگاه‌های فعال این حوزه، اعطای مجوز فعالیت آموزشی به دانشکده فنی و حرفه‌ای محمودآباد برای اولین بار اشاره کرد.

همچنین در راستای پروژه افزایش کیفی و کمی تربیت دریانوردان مذاکرات متعددی با دانشگاه‌های کشور از جمله دانشگاه آزاد آبادان و دانشگاه امیرکبیر شعبه ماهشهر و بندرعباس در جریان است. مجموع اقدامات صورت گرفته منجر به افزایش ۳۰ درصدی فراگیران دریانوردی شده است که ۱۰ درصد بیشتر از اهداف تعیین شده است. طی نیمه نخست امسال در خصوص ۱۰۱ پیام اضطرار دریافتی، عملیات امدادی به عمل آمده است. در این عملیات ۵۳۲ نفر دریانوردان ایرانی و خارجی نجات داده شدند و ۱۴۴ مورد خدمات پزشکی نیز ارائه شده است. از سوی دیگر در نیمه نخست امسال ۱۴ فروند ناوگان تحت پرچم ایران در دریای خزر افزایش یافته است. ضمن این‌که مدت یاد شده حدودا دوساله استقرار دولت سیزدهم شاهد افزایش ۸۰۰ هزار تن GT (ظرفیت ناخالص) کشتی‌های ناوگان کشور بوده‌ایم.



علی فتاحی

عضو هیات عامل و معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی
سازمان بنادر و دریانوردی

شرکت‌های دانش بنیان در خط مقدم اقتصاد دریامحور

ایجاد جاذبه اقتصادی در بنادر مستلزم سرمایه‌گذاری و افزایش تعامل با سایر بخش‌های اقتصادی است. همچنین شرکت‌های دانش بنیان و شرکت‌های خصوصی با توان و تخصص خود قابلیت بالایی برای تأمین نیازها و تجهیزات بنادر دارند. بنابراین شرکت‌های دانش بنیان لازم است به حوزه‌های مختلف از جمله بنادر ورود کنند و نیازهای ضروری کشور را شناسایی و اولویت بندی کنند. سازمان بنادر و دریانوردی نیز از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های شرکت‌های دانش بنیان و نخبگان غافل نبوده است.

در همین زمینه با **علی فتاحی، عضو هیات عامل و معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی** گفت‌وگویی انجام شده که در ادامه می‌آید؛

● تجهیز بندر چابهار توسط هندی‌ها و شرکت‌های خصوصی دیگر در چه مرحله‌ای است؟

قرارداد سرمایه‌گذاری تجهیز بندر چابهار توسط یک شرکت هندی به ارزش ۸۰ میلیون دلار شامل مجموعاً ۸۶ دستگاه انواع تجهیزات بندری شامل جرثقیل کانتینری، ترانستینر و جرثقیل‌های ساحلی و محوطه‌ای است. از این تعداد شش دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی به ارزش ۲۲ میلیون دلار توسط شرکت هندی تأمین و در بندر چابهار نصب شده و در دست بهره‌برداری است و مابقی تجهیزات ذکر شده در مرحله تشریفات مناقصه است. قرارداد سرمایه‌گذاری دیگری با یک شرکت داخلی از محل

صندوق توسعه ملی به‌منظور تأمین تجهیزات دریایی و بندری در بندر چابهار به ارزش بیش از ۴۷۰ میلیون دلار امضا شده است. این قرارداد در دست اقدام بوده و بخشی از تجهیزات آن به ارزش ۱۲۰ میلیون دلار به بهره‌برداری رسیده و تجهیزاتی دیگر نیز به ارزش ۱۳۰ میلیون دلار نیز در دست ساخت است. مابقی تجهیزات مرتبط با این قرارداد نیز در مرحله تشریفات مناقصه قرار دارد.

● استفاده از توان داخلی شرکت‌های دانش بنیان در تجهیز بندر به نسبت دولت‌های گذشته چه فرقی کرده است؟

با تعیین و ابلاغ راهبرد کلان کشور از سوی مقام معظم رهبری «مدظله‌العالی» در خصوص حمایت از شرکت‌های دانش بنیان و تولید محصولات فناورانه، سازمان بنادر و دریانوردی سیاست‌های زیربنایی و بلندمدت خود در زمینه تقویت جایگاه سازندگان ایرانی در تأمین نیازمندی‌های تجهیزات و قطعات بندری، دریایی و مخابراتی کشور و همچنین افزایش کمی و کیفی محصولات برای تأمین نیازهای بنادر را با عزمی راسخ دنبال کرده است. در گام نخست با شناسایی نیازهای بنادر در سه طیف تجهیزات دریایی، بندری و الکترونیکی، اقدام به عقد پنج فقره قرارداد جمعا به ارزش ۷۰۰ میلیارد ریال، در چهارچوب تولید بار اول و ساخت و بومی‌سازی تجهیزات کرده که بخشی از آن تحویل و بخشی در دست ساخت است.

در این راستا نیز شیوه‌نامه‌ای با عنوان «تولید بار اول محصولات دانش بنیان و راهبردی در سازمان بنادر و دریانوردی» به‌منظور عملیاتی کردن و کنترل مراحل مختلف تولید بار اول محصولات فناورانه (برنامه‌ریزی، انتخاب شرکت دانش بنیان، اخذ مجوزهای لازم و نظارت بر ساخت) در سازمان بنادر و دریانوردی با هدف بهینه‌سازی هزینه‌ها، افزایش منافع و استفاده مؤثر از توان شرکت‌های دانش بنیان کشور تدوین شده است. در تهیه، تدوین و تنظیم شیوه‌نامه، قوانین و شیوه‌نامه‌های الزام‌آور در تولید محصولات فناورانه و حمایت از شرکت‌های دانش بنیان در سطح کشور و وزارت راه و شهرسازی، به‌عنوان قوانین و مقررات بالادستی نیز لحاظ شده است.

امید است در ادامه مسیر، با عنایت به رویکردها و سیاست‌های کلان دولت سیزدهم و به تبع آن سازمان، در استفاده حداکثری از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش بنیان، روز به‌روز شاهد رشد و شکوفایی هرچه بیشتر این شرکت‌ها و تولید محصولات فناورانه در کشور و تأمین نیازهای مرتبط با آن در کشور باشیم.





محمد آشوری

نماینده مردم بندرعباس، حاجی آباد، قشم، ابوموسی و خمیر
در مجلس شورای اسلامی و عضو فراکسیون بندار و اقتصاد دریامحور

توجه دولت سیزدهم به اقتصاد دریامحور؛

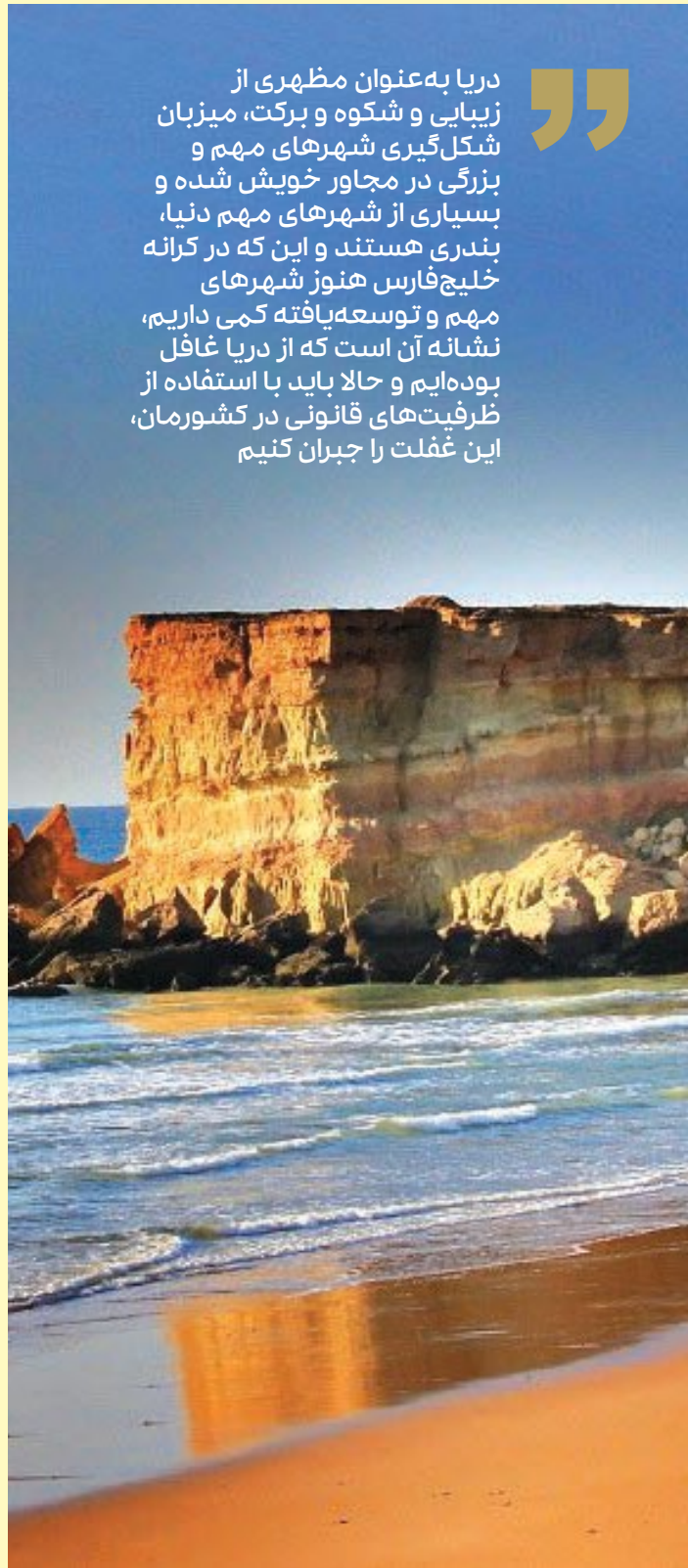
برنامه هفتم توسعه به دنبال رونق و شکوفایی معیشت ساحل‌نشینان

به‌طور قطع برای استفاده بهتر از دریا با رویکرد اقتصاد دریامحور در حوزه‌های تجارت بازرگانی، صید و صیادی و گردشگری نیازمند ایجاد مستحدمات دریایی هستیم تا مردم از این ظرفیت در راستای ایجاد اشتغال پایدار وابسته به دریا استفاده کنند. اقتصاد دریا می‌تواند محرک توسعه کشور باشد؛ به شرطی که دولت با توجه به مرزنشینان، تهدیدات را به فرصت تبدیل کرده و از ظرفیت‌های دریا به شکل واقعی‌تری بهره بگیرد. اقتصاد دریا که چهار دهه نسبت به آن غفلت شده بود، اکنون در کانون توجه قرار گرفته و دولت می‌تواند با تمرکز بر این بخش، ضمن صیانت از سهم ایران در اقتصاد خلیج فارس و دریای عمان، در حوزه‌های مهمی همچون بانکرینگ سوخت، ترانزیت، توسعه شیلات و آبریز پرورشی در قفس، توسعه کشت‌های جلبکی و گردشگری خلیج فارس، عملاً درآمدزایی بالایی از این محل داشته باشد و برنامه‌های دستگاه‌ها برای تحقق این سهم مهم نباید با کندی و حرکت لاک‌پشتی باشد، بلکه باید به‌سرعت در این زمینه‌ها ورود کرد و از منافع آن برای پیشرفت کشور بهره برد. در این زمینه با محمد آشوری نماینده مردم بندرعباس، حاجی آباد، قشم، ابوموسی و خمیر در مجلس شورای اسلامی و عضو فراکسیون بندار و اقتصاد دریامحور گفت‌وگویی انجام دادیم.

● چگونه می‌توانیم به بهترین شکل ممکن از ظرفیت سواحل و دریا بهره‌مند شویم؟

یکی از مزیت‌های عمده کشورمان در شمال و جنوب، دریا است و اساساً ما کشوری دریایی هستیم. هزاران کیلومتر ساحل در جنوب ایران و جزایر که به آب‌های بین‌المللی راه دارد و می‌تواند بستر اصلی توسعه و تجارت و گردشگری و اقتصاد دریایی باشد. دریا یک موهبت بزرگ الهی در کشورمان است و ما در بهره‌مندی از ظرفیت‌های دریا، غافل بوده‌ایم. ده‌ها صنعت پیرامون دریا شکل گرفته و میلیون‌ها انسان در دنیا به‌واسطه دریا تائیدارتزاق می‌کنند و این راهی است که بسیاری از کشورهای دنیا پیش از ما در آن در حوزه‌های جدیدی ورود کرده‌اند و ما نباید در بهره‌مندی از ظرفیت دریا، با آزمون و خطا عمل کنیم.

” دریا به‌عنوان مظهری از زیبایی و شکوه و برکت، میزبان شکل‌گیری شهرهای مهم و بزرگی در مجاور خویش شده و بسیاری از شهرهای مهم دنیا، بندری هستند و این که در کرانه خلیج فارس هنوز شهرهای مهم و توسعه‌یافته کمی داریم، نشانه آن است که از دریا غافل بوده‌ایم و حالا باید با استفاده از ظرفیت‌های قانونی در کشورمان، این غفلت را جبران کنیم



● نظر شما در خصوص تکمیل موتور اقتصاد کشور با اقتصاد دریامحور چیست؟

کشتی‌سازی، توسعه ظرفیت دریایی و بندری به‌منظور رونق اقتصادی، ترانزیت کالا، بانکرینگ، خدمات‌رسانی‌های دریایی، اسکراب، شیلات، تولید جلبک از دریا، پرورش میگو در مزارع مجاور دریا، گردشگری دریایی، مسابقات ورزشی دریایی و ... تنها گوشه‌ای از استفاده‌هایی است که ما می‌توانیم از ظرفیت دریا برده و اقتصاد ملی‌مان را تقویت کنیم. اساساً در همه جای دنیا، توسعه از محور دریا جدی گرفته شده و بر پایه آن گام برمی‌دارند.

● چرا با همه تلاش‌هایی که برای استفاده از ظرفیت سواحل و دریا شده است، سهم دریا در تولید ناخالص داخلی زیاد نیست؟

دریا به‌عنوان مظهری از زیبایی و شکوه و برکت، میزبان شکل‌گیری شهرهای مهم و بزرگی در مجاور خویش شده و بسیاری از شهرهای مهم دنیا، بندری هستند و این که در کرانه خلیج فارس هنوز شهرهای مهم و توسعه‌یافته کمی داریم، نشانه آن است که از دریا غافل بوده‌ایم و حالا باید با استفاده از ظرفیت‌های قانونی در کشورمان، این غفلت را جبران کنیم.

● برای توسعه سواحل مکران هدف‌گذاری و قانونی برای تسریع در عملیاتی شدن آن انجام شده است؟

نگاه ویژه مقام معظم رهبری به اقتصاد دریا پایه و نیز سوق دادن نگاه‌ها به سمت‌وسوی سواحل مکران به‌عنوان بکرترین مناطق ساحلی کشورمان و تأکید ویژه ایشان بر بهره‌مندی ملی از ظرفیت‌های دریایی نشان از جهت‌گیری مناسبی است که باید بر پایه آن گام برداشته و بدانیم که زمان به‌سرعت در حال طی شدن است و کشورهای رقیب ما در حوزه‌های رقابتی به‌شدت در حال سرمایه‌گذاری هستند.

شتاب دادن به توسعه ملی در سواحل نه‌تنها منابع جدیدی برای خلق ثروت برای کل کشور ایجاد می‌کند بلکه می‌تواند شتاب‌دهنده اقتصاد ملی نیز باشد و این‌ها منوط به برنامه‌ریزی‌های ما و تسریع در اجرا طرح‌هایی است که برای این مناطق تدارک دیده شده است.

● برای شهرهای ساحلی به‌خصوص حاشیه خلیج فارس در جهت رونق اقتصادی چه کارهایی می‌توان انجام داد؟

جزایر خلیج فارس یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های اقتصاد دریا محور هستند و می‌توانند در یک نگاه کلان، میزبان سرمایه‌گذاری‌های مهم ملی و بین‌المللی برای به فعلیت رساندن ظرفیت‌های رقابتی در منطقه و جهان باشند. مسکونی‌سازی جزایر نیز نگاه هوشمندانه‌ای است که نظام جمهوری اسلامی آن را در پی گرفته و باید این تکه‌های طلایی از میهنمان در خلیج فارس را گوشه‌ای از جان این کشور پهناور و عزیز بدانیم و ضمن تلاش برای رفع محرومیت‌های آن، عرق ملی را نسبت به آن‌ها تقویت کرده و نگاه‌ها را به سمت توسعه آن‌ها سوق دهیم.



حسن بیک محمدلو

مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه مطالعات و سیاست‌های راهبردی

ضرورت پیشرفت دریایی در گام دوم انقلاب

مناطق ساحلی بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی به شمار می‌رود، به گونه‌ای که حدود دو سوم جمعیت جهان در محدوده ۶۰ کیلومتری حاشیه دریاها استقرار یافته‌اند و بیش از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که امروزه به عنوان قطب‌های تجاری شناخته می‌شوند، در مناطق ساحلی قرار دارند. توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته به معنای استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد. در همین زمینه **با حسن بیک محمدلو، مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه مطالعات و سیاست‌های راهبردی** گفت‌وگویی انجام شده که در ادامه می‌آید؛

● مقام معظم رهبری تأکید فراوان بر اقتصاد دریا محور دارند، سازمان بنادر و دریانوردی برای ارتقای اقتصاد دریایپایه باید چگونه عمل کند؟

در خصوص اهمیت گسترش و ارتقای اقتصاد دریا محور و الزامات آن در ساحل، مقام معظم رهبری در یک سال گذشته ۴ سخنرانی ویژه در رابطه با اقتصاد دریا محور داشتند، اولین بیانات ایشان در شهریورماه گذشته در جلسه هیئت دولت و در آذر ماه و دیدار با فرماندهان نیروی دریایی ارتش دومین سخنرانی، در فروردین‌ماه و دیدار با جلسه کارگزاران نظام سخنان بعدی و پس از آن در دیدار با فرماندهان و پرسنل ناوگروه ۸۶ ارتش در این زمینه سخن گفتند.

اگر بخواهیم از نگاه مقام معظم رهبری به اقتصاد دریا محور توجه کنیم باید گفت که ایشان به دریا به‌عنوان یک ظرفیت استفاده نشده اشاره می‌کنند که این موضوع در بیانیه گام دوم ایشان نیز

دیده می‌شود، ایشان در بخش ظرفیت‌های استفاده نشده به سواحل دریایی طولانی اشاره کردند و تأکید داشتند که حتماً باید از این ظرفیت‌ها استفاده شود و عدم استفاده از این ظرفیت را با یک دیدگاه فرهنگی تاریخی پیوند زدند. ایشان با اشاره به تاریخ و اینکه کشور ما یک کشور دریایی است از اقتصاد دریا محور دور نگه داشته شده، فرمودند: اکنون نیاز به جبران این روند باید در دستور کار قرار بگیرد. نکته بعدی این است که ابعاد دیگری که مقام معظم رهبری در دستور تدوین سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در سال ۹۶ در ابلاغیه‌ای به مجمع تشخیص مصلحت نظام ارسال داشتند را نیز مدنظر قرار دهیم، مقام معظم رهبری به اقتصاد دریا محور نگاهی سیاسی و اجتماعی نیز دارند، ایشان در نظر دارند در توسعه این روند حتماً از فناوری و نوآوری نیز استفاده شود تا حوزه‌های امنیتی و نظامی و محیط زیستی نیز در گسترش پیشرفت دریایی با تکیه بر فناوری پایه گذاشته شوند.

از دیدگاه ایشان حکمرانی در بخش دریایی می‌تواند زمینه‌ساز ایجاد یک تمدن دریایی برای کشور باشد. متأسفانه، در بخش حکمرانی آن گونه که باید و شاید هماهنگی بین دستگاه‌های ویژه و خاص برای اینکه این دیدگاه به اجرای کامل درآید به وجود نیامده و اگر بخواهیم این موضوع را بررسی کنیم به این نتیجه خواهیم رسید که در حال حاضر تنها و به طور تقریبی ۲ تا ۳ درصد از اقتصاد کشور را اقتصاد دریا محور تشکیل می‌دهد. البته باید مدنظر داشته باشیم که در کنار اقتصاد دریا محور اقتصاد ساحل نیز باید مورد توجه باشد؛ زیرا این دو موضوع ارتباط تنگاتنگی با هم دارند. در رابطه با اقتصاد دریا، خط‌مشی مشخص است و تمام کشورها به دنبال این موضوع هستند که مسائلی که ارتباط مستقیم با اقتصاد دریا محور دارد را رشد دهند؛ البته باید یادآور شد موفق‌ترین کشورها در این زمینه حدود ۱۰ درصد از GDP خود را از اقتصاد دریایی محقق کردند. نکته اینجاست که همین عدد در کشورهای موفق در اقتصاد دریا پایه در زمینه اقتصاد ساحل توانسته است تا ۵۰ درصد GDP را به خود اختصاص دهد و این نشان می‌دهد تمرکز جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی و ارزش آفرین در ساحل به‌واسطه نزدیکی به دریا معنی و مفهوم خاصی پیدا می‌کند. موضوع مهمی که در این شاخص‌ها وجود دارد این است که اگر بخواهیم در این بخش موفق عمل کنیم باید تمام محاسبات داده و ستانده این روند اقتصادی مورد محاسبه و بررسی قرار گیرد تا بتوانیم از یک داده و یک تحلیل اقتصادی دقیق استفاده کنیم که این ابزاری برای ورود موفق به این چرخه اقتصادی است.

در کنار نگاه اقتصادی، این برنامه‌ریزی‌ها حتماً باید به موضوع فرهنگ دریایی و حوزه علم و فناوری در موضوع دریایی نیز توجه ویژه‌ای داشته باشیم. با نگاه به اینکه ۹۰ درصد نیازهای کالایی چه در کشور ما و چه در سایر نقاط جهان از مسیر دریا تبادل می‌شود این سه گانه می‌تواند اثرگذاری موثری با هم افزایی و همکاری جدی ارکان دولت و بخش خصوصی و مجلس و سایر ارگان‌های دریایی داشته باشد تا با هماهنگی با مجلس قوانین جدیدی تصویب یا قوانین قبلی در راستای رشد این بخش‌ها تسهیل شوند.

لایحه برنامه هفتم توسعه در یک نگاه

برنامه هفتم توسعه چهارمین برش از سند چشم انداز ۲۰ ساله کشور و اولین برنامه در راستای تحقق بیانیه گام دوم انقلاب اسلامی است که برای تحقق عدالت و با رویکرد مسئله محوری بر موضوعات انسانی و مهم کشور تمرکز کرده است.

۱۶/۲

درصد

رشد واردات کالا

۲۰/۴

درصد

متوسط رشد صادرات نفتی

۱۹/۷

درصد

متوسط نرخ تورم

۲۲/۶

درصد

متوسط رشد صادرات غیر نفتی

۱۲/۴

درصد

متوسط رشد صادرات نفتی

۴۴

درصد

رشد اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای

۸

درصد

رشد اقتصادی

۶/۵

درصد

رشد موجودی سالانه

۳/۹

درصد

رشد اقتصاد سالانه

۲۲/۶

درصد

رشد تشکیل سرمایه ناخالص سرمایه گذاری

۹/۵

درصد

نرخ تورم هدف گذاری شده در پایان برنامه

۲/۸

درصد

رشد بهره وری کل عوامل تولید

گزارش

نقش کلیدی اقتصاد دریامحور از نگاه برنامه هفتم توسعه



پ) وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، ظرف مدت شش ماه پس از ابلاغ برنامه، نسبت به شبانه‌روزی کردن فعالیت گمرکات در بنادر بزرگ کشور اقدام کند.

ج) وزارت راه و شهرسازی مکلف است با همکاری وزارت صمت، طی شش ماه پس از ابلاغ برنامه، نسبت به اصلاح نظام تعرفه‌گذاری خدمات بندری و ایجاد سازوکارهای لازم برای رقابتی کردن آن در مقایسه با بنادر منطقه اقدام کند.

در ماده ۶۲ فصل ۱۲ همچنین به منظور افزایش سهم کشور از بازار سوخت رسانی و ارائه خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ):

الف) وزارت نفت مکلف است نسبت به رشد سالانه ۲۵ درصدی تولید و تحویل نفت کوره کم سولفور ۳/۵ درصدی به شرکت‌های بانکرینگ و تسهیل فرایندهای واردات و تهیه سوخت براساس استانداردهای سوخت رسانی دریایی اقدام کند.

پ) وزارت راه و شهرسازی مکلف است، نسبت به واگذاری زمین به بخش خصوصی برای عملیات احداث زیرساخت بانکرینگ اقدام کند.

در ماده ۶۳ فصل ۱۲ نیز به منظور افزایش صید محصولات شیلاتی کشور و ارتقای نقش و جایگاه پروتئین دریایی در سبد غذایی خانوارها:

الف) سازمان محیط زیست مکلف است با همکاری وزارتخانه‌های نفت، کشور و صمت، نسبت به کنترل دفع پسماندها و آلاینده‌های نفتی، صنعتی و شهری در محیط‌های دریایی اقدام کند.

پ) وزارتخانه‌های نیرو و نفت مکلف‌اند، آب، برق و گاز مجتمع‌های شیلاتی و سوخت مورد نیاز برای توسعه ناوگان صید فراساحلی را فراهم کنند.

ج) وزارت جهاد کشاورزی مکلف است با همکاری معاونت علمی و فناوری رئیس جمهور، نسبت به بومی‌سازی تجهیزات مورد نیاز پرورش ماهی در قفس و تسهیل شرایط لازم برای ایجاد مراکز خوراک ماهی، میگو و تکثیر ماهیان در استان‌های جنوبی کشور اقدام کند.

باتوجه به موارد فوق می‌توان دریافت که در برنامه هفتم توسعه به نقش دریا و اقتصاد دریامحور اهمیت زیادی داده شده و کشور ما نیازمند یک مکان‌یابی در نظام اقتصادی بین‌الملل جدید است.

اقتصاد دریامحور می‌تواند یک نقطه عطفی برای برنامه هفتم توسعه در پنج سال آتی کشور باشد. چراکه تعامل و تقابل قدرت‌های جهانی در این بازارآیی جدید تغییر اساسی کرده و مباحث ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک اهمیتی دوچندان نسبت به گذشته به خود اختصاص داده‌اند.

در ماده ۵۸ فصل ۱۲ برنامه هفتم توسعه، مشوق‌ها و حمایت‌هایی برای رقابت‌پذیری ترانزیت و اقتصاد دریایی در نظر گرفته شده است که عبارت‌اند از:

الف) مشوق‌ها و حمایت‌های موضوع قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی تا پایان برنامه تمدید می‌شود.

پ) وزارت راه و شهرسازی مکلف است با همکاری وزارتخانه‌های صمت، امور خارجه، بانک مرکزی و شورای عالی مناطق آزاد نسبت به ایجاد و توسعه زیرساخت‌های صادراتی نظیر تأسیسات برون ساحلی (آف شور)، مراکز بارانداز و سوله برای تسهیل صدور کالاهای ایران و تامین امنیت صادرکنندگان اقدام کند.

ماده ۶۰ فصل ۱۲ برنامه هفتم توسعه نیز به صورت مبسوط به اقتصاد دریامحور اختصاص داده شده است.

در این ماده واحده آمده به منظور هدایت جمعیت و فعالیت‌های آب‌بر و صادرات‌گرا به قلمروهای مستعد جنوب کشور در چهارچوب اسناد آمایش سرزمین و اسناد مدیریت یکپارچه سواحل:

الف) وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی مکلف است در ارائه حمایت‌ها و مشوق‌ها برای ایجاد یا توسعه طرح‌های کسب و کار و ایجاد اشتغال، اولویت را به جمعیت فعال در این مناطق اختصاص دهد.

پ) وزارت نیرو مکلف است، آب مصرفی صنایع مستقر در استان‌های ساحلی جنوب کشور را از طریق احداث تأسیسات آب شیرین‌کن تامین کند.

ج) وزارتخانه‌های نفت و نیرو مکلف‌اند، برق و گاز مورد نیاز شهرک‌های صنعتی، شهرک‌های کشاورزی و مجتمع‌های شیلاتی و آبزی‌پروری در این مناطق را به صورت پایدار تامین کنند.

در ماده ۶۱ فصل ۱۲ برنامه هفتم توسعه نیز به منظور تسهیل، تسریع و شتاب بخشی به فرایند بازسازی، روزآمدسازی و توسعه زیرساخت‌ها، تأسیسات تجهیزات و ماشین‌آلات مورد بهره‌برداری در بنادر بازرگانی و مسافری جنوب کشور:

الف) اعمال مدیریت یکپارچه در بنادر بازرگانی، مسافری و چندمنظوره ساحلی بر اساس آیین‌نامه اجرایی که به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و با همکاری سازمان وزارت صمت، ظرف مدت سه ماه پس از ابلاغ به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

در برنامه هفتم توسعه، ارزش افزوده اقتصاد دریامحور در GDP (تولید ناخالص داخلی) کشور را سه برابر پیش‌بینی شده است. این سه برابری نوید توجه به صنایع دریایی و رونق مناطق ساحل‌نشین را می‌دهد. چراکه با افزایش صادرات و واردات دریایی، روند ورود ارز و کالا بیشتر شده و اولین افرادی که از این منفعت سود خواهند برد، ساحل‌نشینان هستند.

علاوه بر این، در ماده ۵۷ فصل ۱۲ لایحه برنامه هفتم توسعه به مبحث ترانزیت پرداخته شده است.

به منظور نظم بخشی و ایجاد انسجام در مدیریت ترانزیت کشور، ستاد ملی ترانزیت با عضویت وزرای امور اقتصادی و دارایی، صمت، نفت، امور خارجه و با ریاست وزیر راه و شهرسازی به عنوان مسئول مدیریت واحد و هماهنگی‌گذر (ترانزیت) کشور تشکیل می‌شود.

وظایف ترانزیتی از شورای عالی هماهنگی ترابری کشور منترع و به ستاد ملی ترانزیت انتقال می‌یابد. وظایف این ستاد به شرح زیر است:

۱. سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در امور حمل‌ونقل، گمرکی، بانکی، بیمه‌ای، سوخت مرتبط با حوزه گذر (ترانزیت) و تعیین مجوزهای الزامی گذر (ترانزیت)

۲. پیشنهاد بازنگری در مقررات و رویه‌های موجود و حذف مجوزهای غیرضروری به مراجع ذیصلاح و محدود کردن زمان پاسخگویی دستگاه‌های مرتبط با هدف تسریع در فرآیندهای گذر (ترانزیتی)

۳. تعیین شیوه مدیریت امور زیربنایی و فرآیندی و هماهنگی بین سازمان‌ها و نهادهای مستقر در پایانه‌های مرزی هوایی، دریایی، ریلی و جاده‌ای.

۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا و آب راه‌ها مستقر هستند، لذا بخش عمده‌ای از اقتصاد امروز بر مبنای بر دریاها شکل گرفته و یکی از دلایلی که اقتصاد امروز ایران دچار یک برون افتادگی نسبت به اقتصاد جهانی است این است از اقتصاد دریا محور مغفول بوده ایم. در برنامه هفتم توسعه یکی از مواردی که می‌تواند باعث ایجاد چرخش ساختاری در اقتصاد کشور شود، بحث اقتصاد دریاست. سه محور مشترک در حوزه دریایی و ساحلی عبارت‌اند از: حکمرانی، توسعه بنادر و زیرساخت‌هاست. در صورتی که بخواهیم در سواحل خود برای تجارت بین‌المللی جذابیت ایجاد کنیم، حتما باید نسبت به توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و زیرساخت‌های حمل‌ونقلی از پسکرانه‌های بنادر کشور اقدام کنیم و باتوجه به وضعیت اقتصادی کنونی، این توسعه با شراکت سرمایه‌گذاران خارجی صورت بگیرد که این در هم تنیدگی اقتصادی ضریب امنیتی و توان خنثی سازی تحریم را برای کشور به ارمغان می‌آورد. همچنین در این مقطع تاریخی ایجاب می‌کند که نقش جدیدی را برای بنادر و پسکرانه‌ها نسبت به کریدورهای اقتصادی بین‌المللی که در منطقه ژئوپولیتیکی ایران شکل گرفته و وجود دارد، تعریف کنیم.

با توجه به برنامه هفتم توسعه، در شرایط کنونی تصمیم‌گیری‌ها در خصوص توسعه زیرساخت‌ها، باید با توجه به اولویت‌بندی در ارتباط با ظرفیت‌های کریدورهای اقتصادی بین‌المللی اتخاذ شود. با توجه به مطالب فوق و اهمیت اقتصاد دریایی، فصل ۱۲ برنامه هفتم توسعه به ترانزیت و اقتصاد دریامحور اختصاص داده شده است.

در ماده ۵۶ فصل ۱۲ آمده است: در اجرای بند دهم و یازدهم، سیاست‌های کلی برنامه و به منظور تحقق اهداف کمی زیر مطابق با اهداف این فصل، اقدام می‌شود.

سنجه کیفیت	واحد متعارف	هدف کمی در پایان برنامه
میزان ترانزیت	میلیون تن	۳۰
نسبت ارزش افزوده اقتصاد دریا به تولید ناخالص داخلی	-	۳ برابر
نسبت جمعیت سواحل جنوبی به کل کشور	درصد	۸
حجم سوخت رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ)	میلیون تن	۷
حجم صید محصولات شیلاتی	میلیون تن	۲/۶

چابهار قلب سواحل مکران

ترانزیت دریایی گنج پنهان اقتصاد دریامحور



اقتصاد دریامحور که در اصطلاح جهانی به آن اقتصاد آبی گفته می‌شود، در واقع استفاده پایدار از منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها، سواحل و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل در مناطق ساحلی نشین است.

واژه اقتصاد آبی دربرگیرنده فعالیت‌های اقتصادی مربوط به عرصه‌های آبی و سواحل و طیفی وسیع از بخش‌های سواحل است. گستره فعالیت‌های اقتصادی آبی فراتر از فعالیت‌های سنتی مانند شیلات، گردشگری و حمل‌ونقل دریایی تعریف شده و مستلزم صنایع نوظهور ازجمله انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌پروری، فعالیت‌های استخراج در دریا، بیوتکنولوژی و زیست‌هواشناسی دریایی است.

طبق آمارهای جهانی، ارزش دارایی‌های اصلی عرصه‌های آبی بیش از ۲۴ تریلیون دلار برآورد شده و در حال حاضر شیلات بیش از سایر زمینه‌ها مورد استفاده قرار دارد، به‌گونه‌ای که آبی‌پروری با عرضه ۵۸ درصد ماهی به بازارهای جهانی سریع‌ترین و حیاتی‌ترین بخش بهره‌برداری از این عرصه‌ها است.

ایران نیز با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک خود در منطقه و جهان دارای نقشی کلیدی در عرصه اقتصاد دریایی است، از این‌رو با توجه به دارا بودن بیش از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر خطوط ساحلی، دسترسی به دریا در شمال و جنوب، دسترسی به آب‌های آزاد (اقیانوس هند)، مجاورت با منطقه استراتژیک خلیج فارس و تنگه هرمز و قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی باید به دنبال توسعه پایدار با رویکرد دریایی باشد، تعبیری که تحت عنوان «توسعه دریا محور» به آن اشاره می‌شود.

سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مثل اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است اما این رقم در کشور ایران کمتر از این است. بررسی‌های کارشناسان نشان می‌دهد که سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مثل اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است،

اما این رقم در کشور ایران، باوجود قریب به شش هزار کیلومتر نوار ساحلی، فقط دو درصد است.

از سوی دیگر طبق اعلام کارشناسان در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بنادر انجام می‌شود. بنابراین با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا، توسعه بنادر به‌عنوان دروازه‌های ارتباطی کشور در راستای توسعه دریا محور امری ضروری است.

سیستان و بلوچستان پهناورترین استان کشور است که ۱۸۷ هزار کیلومترمربع مساحت دارد و از شمالی‌ترین تا جنوبی‌ترین نقطه استان بیش از یک هزار و ۱۵۰ کیلومتر فاصله است، همچنین وجود ۹۰۰ کیلومتر مرز مشترک با کشور پاکستان، ۳۲۰ کیلومتر مرز با کشور افغانستان و ۴۰۰ کیلومتر ساحل با پاکستان و دریای عمان و قرار گرفتن تنها بندر اقیانوسی کشور یعنی بندر چابهار در این خطه از مزیت‌های برجسته تجارت این استان مرزی کشور به شمار می‌رود.

بندر چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران دارای اهمیت ویژه و خاصی برای کشور است به‌گونه‌ای که به دلیل بهره‌مندی این بندر از موقعیت استراتژیک به‌منظور ترانشیپ و ترانزیت کالاهای بنادر حوزه خلیج فارس و آسیای میانه در صورت توجه و سرمایه‌گذاری مناسب و همچنین فراهم‌سازی زیرساخت‌های لازم، می‌تواند در راستای ثروت‌آفرینی و توسعه شرق کشور نقش ویژه‌ای ایفا کند.

بندر چابهار باوجود بیش از ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی، ۱۱ بندر ماهیگیری و جایگاه تخلیه صید، دو بندر منحصربه‌فرد خارج از نقطه بحران با بریدگی‌های طبیعی و با قابلیت پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر، داشتن بیش از ۲۰۰ جاذبه گردشگری و زمین‌های کشاورزی مستعد، میوه‌های گرمسیری و همچنین موقعیت مناسب برای پرورش میگو به‌عنوان قلب سواحل مکران و محور توسعه شرق مطرح است.

از همین رو توسعه تنها بندر اقیانوسی ایران که این روزها به‌عنوان دروازه ملل از آن یاد می‌شود از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است زیرا به گواه بسیاری از صاحب‌نظران مطمئن‌ترین، بهترین و باصرفه‌ترین مسیر و کریدور برای اتصال بازارهای دو کانون جمعیتی جهان با بیش از یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون نفر جمعیت (هند و پاکستان)، بندر چابهار است.

● «اقتصاد دریا محور» مصداق عملیاتی اقتصاد مقاومتی است

سپاوش سالاری، کارشناس مسائل اقتصادی معتقد است: اقتصاد دریا محور ازجمله مهم‌ترین مصداق‌های اقتصاد مقاومتی است. در حال حاضر حجم اقتصاد دریا در جهان سالانه بیش از ۱۰۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است که این رقم برای کشور ایران حدود بسیار کمتر است. کشور ایران با برخورداری از ۱۹۰ هزار کیلومترمربع گستره دریایی و حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی که حدود ۴۰ درصد از مرزهای کشور را تشکیل می‌دهد، کشوری دریایی محسوب می‌شود و از دو سوی شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد اما از نظر بهره‌برداری از این نعمت خدادادی در رتبه‌های آخر جهان قرار دارد. طبق آمارهای منتشرشده اقتصاد آبی در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۴ بیش از سه میلیون و ۳۶۰ هزار نفر را در این منطقه به خود مشغول کرده است که این نقش را به‌طور کلی می‌توان به بخش‌های مختلف ازجمله تجارت، حمل‌ونقل، گردشگری دریایی، شیلات و بهره‌برداری از منابع طبیعی، انرژی و همکاری‌های تجاری و اقتصادی در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی تقسیم‌بندی کرد. از طرف دیگر استفاده از سواحل دریا و امواج آن به‌عنوان منبع تولید برق یا ورزش‌های تفریحی، فعالیت‌های گردشگری در ساحل یا اعماق دریا و آب‌درمانی از مهم‌ترین منابع اشتغال‌زایی در این مناطق محسوب می‌شوند، به‌طوری‌که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی، چهار شغل جانبی ایجاد می‌شود. این در حالی است که بیشترین فعالیت در عرصه‌های سواحل آبی کشورمان در محدوده‌های شهری و روستایی مربوط به تأسیسات بندری و نظامی است که این فعالیت‌ها فقط پنج درصد سواحل را به خود اختصاص داده و ۹۵ درصد ظرفیت ساحلی کشورمان، بدون استفاده باقی مانده است. استفاده از آب شور و لب شور در کشورهای مختلف دنیا امری متداول است و کشت گیاهان مقاوم به شوری و صادرات محصولاتی نظیر جلبک توسط برخی از کشورها حکایت از کشت گیاهان مناسب با آب شور دریا را دارد که موفقیت در امر اشتغال و درآمد را برای این نوع کشورها دربرداشته است. از آنجا که کشور ایران در کمربند خشک جهانی واقع است و منابع آب شیرین محدود دارد، استفاده از آب دریا برای فعالیت‌های کشاورزی و شیرین‌سازی آب از مهم‌ترین برنامه‌های توسعه‌ای به شمار می‌رود. بنابراین رویکرد اقتصاد دریا محور می‌تواند اقق‌های تازه‌ای را پیش روی کشور برای برون‌رفت از اقتصاد متکی به نفت ایجاد کند و توسعه حمل‌ونقل دریایی و توجه به موضوعات ایمنی و امنیت، توسعه لجستیک بندری و خصوصی‌سازی در راستای اقتصاد مقاومتی در کنار توجه به حفاظت از محیط‌زیست می‌تواند زمینه‌ساز و متضمن توسعه پایدار در برنامه هفتم توسعه کشور شود.

● ترانزیت دریایی تنها یک بخش از مزیت‌های ممکن اقتصاد دریایی است

سروش کیانی قلعه سرد، کارشناس امور اقتصادی معتقد است: دریا و سواحل مکران گنج پنهانی است که تنها راه توسعه ایران و کشورهای هم‌جوار در گرو بهره‌مندی از این ظرفیت است. برخلاف ظرفیت‌های موجود متناسفانه استفاده جامع و مناسبی از ظرفیت‌های اقتصاد دریامحور ایران نشده است؛ نخستین دلیل در این خصوص عدم وجود برنامه‌ریزی عملی صحیح در خصوص مدیریت اقتصاد کلان کشور است. علی‌رغم وجود اسناد بالادستی بسیار مانند برنامه‌های توسعه به‌دلیل عدم باور به لزوم حرکت در مسیر برنامه‌های توسعه توسط مدیران و عدم تغییر

رویکرد مدیریتی خود هیچ‌گاه از ظرفیت‌های موجود در این حوزه استفاده نشده است. این موضوع در حالی اتفاق می‌افتد که مزیت‌های دریایی در ایران به‌گونه‌ای است که اگر تنها در بعد ترانزیتی مورد بهره‌برداری قرار می‌گرفت، می‌توانست یکی از پایه‌های اساسی درآمد و رشد اقتصادی کشور همین بخش باشد. توسعه اقتصاد دریامحور تنها اثرات مطلوب و مثبتی بر اقتصاد کشور نخواهد داشت بلکه نقش بسیار مهمی در ارتقاء جایگاه دفاعی-امنیتی و توسعه فرهنگی، اجتماعی و سیاسی کشور در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی ایفا خواهد کرد. رسته‌های شغلی بسیاری مانند: صیادی، سوخت‌رسانی دریایی به کشتی‌ها (بانکرینگ)، ساخت و تعمیر شناورها و... با توسعه اقتصاد دریامحور قابل توسعه بوده که هر کدام می‌تواند زمینه‌ساز رشد اقتصادی بیشتر و ایجاد اشتغال قابل توجه‌ای باشند. این گونه مزیت‌ها هنگامی بیشتر متمایز می‌شوند که موقعیت جغرافیایی خاص ایران را نیز در نظر داشته باشیم؛ مسئله‌ای که خود مزیت‌های مطلق به لحاظ اقتصادی برای این اقتصاد در کشور ایجاد می‌کند. قرارگیری ایران بر سر چهارراه ترانزیت جهانی به‌گونه‌ای که از جنوب از طریق خلیج فارس با عمده‌ترین کشورهای تولیدکننده نفت به شمال، غرب و شرق هم با کشورهایی هم‌جوار باشد که با جمعیت زیاد خود بازاری چند صدمیلیونی را به همراه دارند، باعث می‌شود لزوم توسعه اقتصاد دریامحور بسیار حیاتی به نظر برسد. وجود این قدرت بی‌بدیل برای استان‌هایی نظیر سیستان و بلوچستان که تاکنون عملاً هیچ بهره مطلوبی از ظرفیت‌های اقتصاد دریا نداشته‌اند و در شرایط کنونی در خیز نخست برای توسعه هستند اقتصاد دریامحور می‌تواند زمینه را برای توسعه اقتصادی پایدار فراهم سازد. او با بیان اینکه توسعه اقتصاد دریامحور مختص به فراساحل نیست و مناطق ساحلی را نیز تحت تأثیر خود قرار می‌دهد، تصریح کرد: نگاهی کلی به وضعیت ساحلی ایران نشان می‌دهد این عدم توسعه‌یابی اقتصاد دریایی کشور بر عدم توسعه سواحل کشور نیز بسیار اثرگذار بوده است. برای استان‌هایی نظیر سیستان و بلوچستان که تاکنون عملاً هیچ بهره مطلوبی از ظرفیت‌های اقتصاد دریا نداشته‌اند و در شرایط کنونی در خیز نخست برای توسعه هستند اقتصاد دریامحور می‌تواند زمینه را برای توسعه اقتصادی پایدار فراهم سازد. این موضوع از چند طریق قابل دست‌یابی است؛ نخست تولید انرژی‌های نواز طریق دریا مانند تولید انرژی برق از طریق جزر و مد که سواحل اقیانوسی سیستان و بلوچستان از این ظرفیت به‌خوبی برخوردار است. یکی دیگر از راه‌های قابل دستیابی توسعه گردشگری ساحلی و فراساحلی با توجه به ظرفیت‌های ویژه این استان است؛ مسئله‌ای که می‌تواند با ارزش‌افزوده بسیار خوب خود سایر فعالیت‌های توسعه‌ای ناپایدار مانند استقرار پتروشیمی‌ها، صنایع سنگین و... را غیرضروری سازد. توسعه فعالیت‌های همراه با محیط‌زیست در خصوص شیلات و کشت‌های نوین مانند کشت خیار و جلبک دریایی ره‌آورد استفاده بهینه از اقتصاد دریا و توسعه پایدار خواهد بود.

● توجه به اقتصاد دریامحور در سیستان و بلوچستان اولویت است

محمد کرمی، استاندار سیستان و بلوچستان این طور می‌گوید: موقعیت ویژه سرزمینی، ظرفیت‌های متعدد معدنی و مرزی، وجود تنوع زیستی و دسترسی به آب‌های آزاد بخشی از پتانسیل‌هایی است که به‌واسطه دریا در اختیار این استان قرار دارد. آینده این منطقه بسیار روشن است، بنابراین باید با تلاش فراوان از این وضعیت خارج و از سرمایه‌گذاران استقبال کنیم. البته باید برای جبران عقب‌ماندگی‌های تاریخی این خطه در بخش‌های راه و آب همه مسئولان تلاششان را مضاعف کنند. اقتصاد دریامحور که در برنامه هفتم توسعه نیز به آن اشاره شده است، نیازمند همیاری و همکاری دستگاه‌های دولتی و خصوصی، سرمایه‌گذاران است تا از ظرفیت‌های خدادادی مناطق ساحلی برای بهبود معیشت و اقتصاد ساکنان استفاده شود و شاهد رونق و آبادانی روزافزون منطقه مکران باشیم.

دریا برکت است

چرا اقتصاد دریا در برنامه هفتم توسعه اهمیت پیدا کرده است؟

کشور عزیز ایران اسلامی با بیش از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر سواحل، جزیره، سهم پایینی از GDP ایران در زمینه ارزآوری و صادرات و واردات دریایی را دارد، اما با توجه به ظرفیت‌های بالقوه‌ای که در این حوزه وجود دارد، اهمیت اقتصاد دریا و به عبارتی توجه به اقتصاد دریامحور در اولویت برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی و دولت قرار گرفته است. شهریور ماه سال گذشته سیاست‌های کلی برنامه هفتم از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شد که در بند ۱۱ آن به تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه ویژه به دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی تأکید شده است. همچنین آیت‌الله رئیسی، رئیس‌جمهور آذرماه ۱۴۰۱ بخشنامه خط‌مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه هفتم توسعه را ابلاغ کرد که در موضوعات کلیدی آن، به رشد اقتصادی عدالت‌محور با رویکرد ارتقای بهره‌وری با تأکید بر اقتصاد دریامحور اشاره شده، چرا که موضوعاتی مانند انرژی و ترانزیت یا اقتصاد دریامحور، موتور محرکه و کانون رشد اقتصادی و افزایش تولید هستند.

فرمانده معظم کل قوا ارتقا همه‌جانبه توان رزمی و تجهیزات دفاعی در نیروی دریایی و استمرار اقداماتی همچون دریانوردی در آب‌های دور دست و بین‌المللی را لازم دانستند و گفتند: استفاده از فرصت دریا و ظرفیت‌های عظیم آن باید به فرهنگ عمومی در کشور تبدیل شود. رهبر معظم انقلاب اسلامی با اشاره به سوابق دریانوردی ایرانیان در گذشته که باعث انتقال فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی به مناطق دیگر دنیا شد، خاطرنشان کردند: با وجود این سابقه و سواحل طولانی دریایی در شمال و به‌خصوص جنوب ایران، فرهنگ استفاده از فرصت‌های دریا در کشور مورد غفلت واقع شده و باید به فرهنگ عمومی مردم تبدیل شود. همچنین به گفته مسعود پل‌مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات

وابسته ایران، اگر چه ما در ایران بیش از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر سواحل اصلی، جزیره‌ای و رودخانه‌ای داریم، اما متأسفانه سهم بسیار پایینی در GDP ایران از حوزه کسب‌وکارهای دریایی است؛ این در حالی است که پیشرفته‌ترین شهرها، توسعه‌یافته‌ترین کارخانجات و فعالیت‌های اقتصادی، در کنار سواحل شکل گرفته و بالندگی آن کشورها را رقم می‌زند و علت آن هم نگاه عمیق اجتماعی و اقتصادی از دریچه دریاست. مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی نیز معتقد است: اقتصاد دریامحور اگر در اولویت اول نباشد، در اولویت دوم و سوم هنگام مذاکرات ما با سایر کشورها و کشورهای همسایه است. مقامات مسئول درباره این صنعت، افق‌هایی که ترسیم کردیم برای این صنعت، از ما سؤال می‌پرسند و حتی از ما جلوتر خودشان پیشنهاد می‌دهند و اعلام تمایل می‌کنند و این‌ها همه نشان می‌دهد که اقتصاد دریا دارای اهمیت زیادی برای کشورمان ایران است. در حال حاضر هم‌پیوندی بر مبنای اقتصاد دریامحور بین کشورهای منطقه در حال شکل‌گیری است؛ اگر سال‌ها قبل در ارزیابی‌ها، یک صنعت به‌عنوان قطب بزرگ یاد می‌شد امروز تعریف تغییر کرده و کشورهایی که از چندین کیلومتر ساحل برخوردارند، اهمیت چند برابری دارند. مرز دریایی ایران در سواحل جنوبی با داشتن هزار و ۸۵۰ کیلومتر ساحل عمان و خلیج فارس و با احتساب سواحل شمالی حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر است. این بدان معناست که می‌توانیم در ۳۵ جزیره و سواحل شرایط راهبردی داشته باشیم که کم‌نظیر است. در عین حال به‌واسطه محصور شدن ایران از شمال و جنوب به دریا، جغرافیای خاصی برای کشورمان وجود دارد. نقش اقتصاد دریامحور در GDP آن‌قدر مهم است که کشورهای بدون ساحل نیز با مدل‌های جدید به دنبال نقش‌آفرینی در این حوزه هستند.



استفاده پایدار از ظرفیت شهرهای ساحلی

اقتصاد دریامحور، راهبردی تحول‌آفرین در برنامه هفتم توسعه است



پیش‌مورد توجه قرار گرفته به معنای استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد. بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هواشناسی و معدن‌کاری دریایی است. اقتصاد دریامحور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنش‌گرا و در نهایت، تحول‌آفرین است و با موضوعات مختلف توسعه‌ای و حاکمیتی مانند جمعیت‌پذیری، ایجاد زیرساخت‌ها و ارتباطات گره خورده است. همچنین محرک جدی به‌کارگیری و به‌کاراندازی صنایع و اشتغال در دریاها و سواحل است. ایران حدود یک درصد اقتصاد دریایی دنیا را بدون احتساب منابع نفتی و گازی و حدود ۵/۲ درصد را با احتساب این منابع به خود اختصاص داده است. این در حالی است که از نظر پتانسیل موجود در اختیار کشور، ایران از بین ۱۸۴ کشور در رتبه چهلیم قرار دارد. موضوع دیگر، چالش توزیع نامتوازن جمعیت در کشور و نگاه تمرکزگرایی و عدم توجه جدی به پتانسیل‌ها و ظرفیت و منابع نواحی مرزی و به‌خصوص در نواحی با مرز آبی بسیار جدی است. به‌عنوان نمونه، هفت استان ساحلی ما که حدود ۲۵ درصد مساحت کشور را به خود اختصاص می‌دهند، تنها دربرگیرنده حدود ۱۰ درصد جمعیت کشور هستند. در حالی که بررسی‌ها نشان می‌دهد که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریا، چهار شغل جدید ایجاد می‌گردد که در مقایسه با سایر بخش‌ها بسیار قابل توجه است. به‌عنوان نمونه، با ایجاد بندر شهید رجایی، جمعیت بندرعباس و به‌طور کلی استان هرمزگان دو برابر شد و پس از آن با اضافه شدن صنایع مادر در ناحیه بندرعباس مانند صنایع پتروشیمی، آلومینیوم کشتی‌سازی، فولاد و سیمان هرمزگان جمعیت این ناحیه بیش از پنج برابر شده است.

شهرهای ساحلی دارای ظرفیت‌های عظیم اقتصادی هستند به‌طوری‌که ۳۰ درصد جمعیت جهان در محدوده سواحل و دریاها ساکن هستند و بیش از ۸۰ درصد شهرهای بزرگ دنیا که به قطب تجاری تبدیل شده‌اند، در مناطق ساحلی قرار دارند.

گستره فعالیت‌های اقتصادی آبی فراتر از فعالیت‌های سنتی مانند شیلات، گردشگری و حمل‌ونقل دریایی تعریف شده و مستلزم صنایع نوظهور از جمله انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌پروری، فعالیت‌های استخراج در دریا، بیوتکنولوژی و زیست‌هواشناسی دریایی است. این نقش را به‌طور کلی می‌توان در بخش‌های مختلف از جمله تجارت، حمل‌ونقل، گردشگری دریایی، شیلات و بهره‌برداری از منابع طبیعی، انرژی و همکاری‌های تجاری و اقتصادی در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی تقسیم‌بندی کرد. از طرف دیگر استفاده از سواحل دریا و امواج آن به‌عنوان منبع تولید برق یا ورزش‌های تفریحی، فعالیت‌های گردشگری در ساحل یا اعماق دریا و آب‌درمانی از مهم‌ترین منابع اشتغال‌زایی محسوب می‌شوند، به‌طوری‌که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی، چهار شغل جانبی ایجاد می‌شود. این در حالی است که بیشترین فعالیت در عرصه‌های و سواحل آبی کشورمان در محدوده‌های شهری و روستایی مربوط به تأسیسات بندری و نظامی است که این فعالیت‌ها فقط پنج درصد سواحل را به خود اختصاص داده است. در حالی که این مناطق با برخورداری از اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین نواحی ارزشمند سیاسی و اقتصادی جهان به شمار می‌رود و می‌تواند با توسعه مناسب، نقش اقتصادی و سیاسی بالایی در سطوح منطقه‌ای و جهانی ایفا کند. گستره‌های آبی در واقع به‌عنوان یکی از عناصر قدرت سیاسی و ظرفیت‌های رشد اقتصادی ایران محسوب می‌شود به همین جهت کشورمان همواره به‌عنوان قدرت تأثیرگذار در جهان مطرح بوده است و اکنون این نقش می‌تواند با برنامه‌ریزی و طرح‌های نوظهور و روزآمد تقویت شود. توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از

تغییر چهره اقتصاد کشور با توسعه حمل و نقل دریایی



● توسعه اقتصاد دریامحور نیازمند وضع قوانین کاربردیست

فریدون عباسی، رئیس فراکسیون اقتصاد انرژی مجلس شورای اسلامی معتقد است: اقتصاد دریامحور یکی از موضوعاتی است که در حوزه حمل و نقل و انتقال انرژی نقش بسیار مهمی دارد. روند تحقق اقتصاد دریامحور نیازمند تصمیم‌گیری‌های کاربردی و وضع قوانین مناسب است. قطعاً مجلس در فرآیند تصمیم‌گیری برای بودجه سال آینده کشور و همچنین برنامه توسعه هفتم به موضوع اقتصاد دریامحور و همچنین تسهیل در شکوفایی اقتصادی منطقه توجه ویژه‌ای خواهد داشت. در خوزستان مجموعه‌های بندری مختلفی وجود دارد که زیرساخت‌های آن‌ها باید با جدیت بیشتری در مسیر رشد اقتصادی کشور قرار گیرند. در این رابطه، فراکسیون اقتصاد انرژی مجلس مطالعات کارشناسی و اطلاعات شفاف‌تری را در اختیار دارد که با انجام همگرایی‌های لازم بین این اطلاعات و مشکلات شناسایی شده، برنامه مطلوبی برای توسعه منطقه در بخش بنادر تدوین خواهد شد. کاهش نرخ بیکاری، ارتقای زیرساخت‌ها و بهره‌وری در انجام امور تجاری به‌خصوص در زمینه اقتصاد دریامحور از جمله انتظاراتی است که فراکسیون اقتصاد انرژی مجلس از تدوین برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته دارد.

توسعه حمل و نقل دریایی در مناطق ساحلی علاوه بر رونق اقتصادی باعث بهبود وضعیت معیشت ساحل‌نشینان نیز می‌شود و در برنامه هفتم توسعه نیز به اقتصاد دریامحور تأکید فراوان شده است. رضا تقی‌پور انوری نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه «اقتصاد دریامحور» امری نوین، بکر و اشتغال‌آفرین است، گفت: توسعه حمل و نقل دریایی می‌تواند چهره اقتصادی کشور را تغییر دهد.

تقی‌پور انوری معتقد است بنادر یکی از زیرساخت‌های اصلی و پیشران اقتصاد کشور به شمار می‌روند و حرکت بنادر به سمت نسل سوم و چهارم به‌عنوان یک جاذبه مالی برای فعالان اقتصادی و تجار محسوب می‌شود. اقتصاد دریامحور فرصتی بکر، جدید و اشتغال‌آفرین است و توسعه حمل و نقل دریایی، می‌تواند چهره اقتصادی کشور را تغییر دهد. توسعه امکانات و بهره‌مندی حداکثری از ظرفیت‌های موجود بنادر شمالی و جنوبی کشور، توسعه روابط با کشورهای همسایه، استفاده از کریدور شمال جنوب و کریدور شرق غرب، استفاده از ظرفیت‌های بی‌ظنیر بندر چابهار به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد همگی از موارد مهمی هستند که باید به آن توجه داشت. توسعه بنادر کشور امری اجتناب‌ناپذیر است و در عمل باید شاهد ارائه خدمات متنوع در حوزه خدمات دریایی و بندری باشیم. هرچقدر بتوانیم در مسیر رشد و توسعه خدمات دریایی و بندری گام برداریم به‌طور حتم اقتصاد کشور وضعیت مطلوب‌تری پیدا خواهد کرد و موجب رونق اقتصادی می‌شود.

اقتصاد دریامحور؛ از حمل و نقل دریایی تا تولید انرژی تجدید پذیر

حمل و نقل دریایی، ساخت کشتی و قایق و تعمیر آن‌ها، صنایع تفریحی، تولید انرژی تجدیدپذیر، آبریز پروری، زیست شناسایی دریایی و معدن کاری را شامل می‌شود.

● ضرورت توسعه بنادر در اقتصاد دریا

اقتصاد آبی به توسعه سواحل گره خورده است. از آنجا که ۷۰ درصد کالاهای دنیا (از لحاظ ارزش) از طریق دریاها جابه‌جا می‌شوند، استفاده از ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی حائز اهمیت است. در سواحل تجاری موفق دنیا بنداری مناسب برای پهلوگیری انواع کشتی‌ها و شناورها طراحی و ساخته شده‌اند. از ویژگی‌های بنادر موفق این است که خارج از محدوده شهر بندرها بوده و دارای ظرفیت‌های بالای دریایی از جمله عمق آب‌خور بالای ۱۵ متر برای کشتی‌ها باشند. همچنین دسترسی مناسب به شبکه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای از دیگر شاخصه‌های بنادر موفق است. در سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه به اقتصاد دریا اشاره شده است. همچنین توسعه و تقویت مناطق آزاد که برخی از آن‌ها در نواحی ساحلی قرار گرفته‌اند، امری است که مورد تأکید قوانین مختلف قرار گرفته است. در سند تحول مردمی دولت سیزدهم نیز اهمیت اقتصاد دریا محور مورد توجه است.

طی سال‌های اخیر کشورهایی که دسترسی به آب‌های بین‌المللی دارند تلاش کرده‌اند با اتکا به ظرفیت‌های عظیم نهفته در این مناطق در مسیر رشد و توسعه اقتصادی گام بردارند. ایران نیز با توجه به دسترسی به این منبع عظیم ثروت یعنی دریا و استفاده از قابلیت‌های آن در زمینه گردشگری، تجارت، ساخت شناور، شیلات و انرژی می‌تواند زمینه توسعه این مناطق را فراهم آورد. برخی کشورها بر حوزه صنعت، برخی کشورها بر صادرات منابع و برخی کشورها بر ارائه خدمات تمرکز می‌کنند. در این بین برخی کشورها که دسترسی به اقیانوس داشته‌اند سعی کرده‌اند تا در مناطق نزدیک به دریا نظام اقتصادی خاصی با محوریت دریا طراحی کنند تا شاهد توسعه آن مناطق باشند.

● از تولید انرژی تجدید پذیر تا حمل و نقل دریایی در اقتصاد آبی

بانک جهانی اقتصاد آبی را این‌گونه تعریف می‌کند: استفاده پایدار از منابع اقیانوس‌ها در جهت تقویت رشد اقتصادی و بهبود معیشت و اشتغال ساکنان آن نواحی درحالی‌که به سلامت آن زیست‌بوم آسیبی وارد نشود؛ بنابراین اقتصاد دریا را نمی‌توان تنها به گردشگری و توسعه صنایع شیلات محدود کرد. اقتصاد دریا طیف گسترده‌ای از مباحث مثل



«گردشگری دریایی» حلقه مفقوده توسعه اقتصاد دریایی در مکران

سیستان و بلوچستان با دارا بودن بیش از ۳۰۰ کیلومتر خط ساحلی در امتداد سواحل مکران از استعداد بالقوه‌ای برای گسترش توریسم و گردشگری دریایی برخوردار است و بهره‌گیری از این ظرفیت خود عاملی مهم برای رشد اقتصادی محسوب می‌شود. مجتبی شجاعی، مدیرکل دفتر هماهنگی امور اقتصادی استانداری سیستان و بلوچستان: بسیاری از کشورهایی که از ظرفیت دریا برخوردار هستند با ایجاد تفریحات سالم در سواحل مانند راه‌اندازی آکواریوم دریایی، مسابقات مجسمه‌سازی با شن و ماسه، راه‌اندازی زیردریایی کوچک ویژه توریسم زمینه‌آشنایی مردم با جانداران دریایی را فراهم کرده‌اند که با این کار به ایجاد فرصت‌های شغلی و درآمدزایی خوبی رسیده‌اند.

موضوع مهمی که هنوز در کشور ما آن‌طور که باید و شاید نسبت به آن توجه نشده و در سیستان و بلوچستان هنوز شکل نگرفته است. صنعت گردشگری و توریسم جزء صنایع سودآور به شمار می‌آید، به‌طوری‌که منبع درآمد اصلی برخی کشورها، فعالیت‌های گردشگری و توریسم است. چند دهه‌ای است که شاهد رشد صنعت گردشگری در همه جای دنیا هستیم. پتانسیل‌های جدید و نوآورانه

گردشگری، موضوعی است که ساکنان بومی و محلی هر منطقه بهتر از هرکس دیگری می‌شناسند، همین ساکنان‌اند که با معرفی جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی و تفریحی مناطق زندگی اطراف خود، مسئولان محلی را برای سرمایه‌گذاری گردشگری تشویق و ترغیب می‌کنند. صنعت گردشگری کشور با همه مزیت‌هایی که دارد سال‌هاست افتان و خیزان در کنار سایر بخش‌های اقتصادی کشور به حرکت خود ادامه داده، اما هرگز حرفی برای گفتن نداشته است. این در حالی است که جاذبه‌های گردشگری ایران در دنیا منحصر به فرد، بی‌نظیر و زبانزد خاص و عام است. از سویی در کارزار گردشگری، آب‌های بسیار تمیز و سواحل طولانی دریای عمان، به‌عنوان بهترین و بیشترین پتانسیل سرمایه‌گذاری صنعت گردشگری در اختیار کشورمان قرار گرفته که می‌توان با کمی دقت و مدیریت در راستای آماده‌سازی زیرساخت‌های گردشگری از هر مترمربع آن درآمد کسب کرد و بازار اشتغال منطقه را رونقی دوجندان داد. اما متأسفانه سهم اقتصادی صنعت گردشگری ایران که طولانی‌ترین سواحل را به خود اختصاص داده بسیار کمتر از دیگر همسایگان جنوبی خود که هرکدام شاید کوچک‌تر از یک استان ایران باشند، بوده است.

کشور عزیزمان در کنار سایر جاذبه‌های طبیعی، فرهنگی و تاریخی با داشتن کیلومترها خط ساحلی که حدود ۳۰۰ کیلومتر آن سهم استان پهناور سیستان و بلوچستان است، از استعداد بالقوه‌ای برای گسترش توریسم و گردشگری دریایی برخوردار هست، اما متأسفانه رشد چندانی نداشته است.

همان‌طور که می‌دانیم یکی از دغدغه‌های اصلی حاکمیت همواره بحث اشتغال‌زایی، به‌ویژه در استان‌های کمتر توسعه یافته مانند سیستان و بلوچستان بوده و هست، از آنجاکه این منطقه دارای نیروی کار متعهد است می‌توان با هدایت و مدیریت سرمایه‌گذاری به‌ویژه در بخش گردشگری با توجه به ظرفیت‌های بسیار بالای منطقه آن‌ها را به فعل تبدیل کرد و زمینه اشتغال هزاران نفر در حاشیه سواحل استان را مهیا کرد.

امروزه مزیت‌ها و عواید حاصل از فعالیت‌های بندری و دریایی آن‌چنان گسترده است که بیشتر کشورهایی که به دریا دسترسی دارند آن را راهی برای تبدیل شدن به قدرت اقتصادی می‌دانند. در بررسی نقاط ضعف گردشگری دریایی چند نکته مهم همچون ادغام مفهوم گردشگری دریایی و مسافرت دریایی، بیگانگی مردم با ظرفیت دریایی و دیگری نبود زیرساخت‌های متناسب با ظرفیت‌های موجود قابل بیان است.

از سوی دیگر فرهنگ‌سازی می‌تواند نقش مهمی در توسعه فرهنگ گردشگری دریایی استان و کشورمان ایفا کند، چراکه فرهنگ مسافرت دریایی در ایران جز برای افراد ساحل‌نشین و بومی که نزدیک دریاها هستند و بین مناطق هم‌جوار ساحلی تردد می‌کنند، شناخته شده نیست.

ایجاد اسکله‌های گردشگری در مناطق چابهار، کنارک و زرآباد به‌عنوان نزدیک‌ترین نقطه سیستان و بلوچستان به تنگه هرمز و

خلیج فارس، تفریحات سالم ساحلی، رستوران‌های دریایی، ایجاد مناطق حفاظت شده در دریا به‌منظور حفظ زیستگاه آبزیان و ... می‌تواند جذابیت خاصی به این سواحل دهد.

راه‌اندازی موزه دریایی، رستوران‌های دریایی، آموزش راهنمایان تخصصی گردشگری دریایی و ایجاد غواصی در سواحل می‌تواند رونق بسیار ویژه‌ای به صنعت گردشگری دریایی دهد. صنعت لنج‌سازی کشور که اتفاقاً بخش مهمی از آن در کنارک فعال است، میراث بزرگی است اما این صنعت امروزه با فناوری‌های روز دنیا مطابقت ندارد. ساخت اسکله‌های ویژه گردشگری نیز ضرورتی است که باید به آن توجه ویژه شود. توریست ساحلی، اکوتوریست تنها نمونه‌هایی از آن‌ها هستند که با ارائه طرح و پروژه‌های مشخص و عملی حتی می‌توان سرمایه‌گذارهای خارجی را نیز برای این مهم جلب کرد. البته این امر باید حتماً با توجه به شرایط محلی و زیست‌بوم و جغرافیای فرهنگی و طبیعی این مناطق صورت گیرد، به‌طوری‌که آسیبی به آن‌ها نرسد، چرا که میراث فرهنگی و تاریخی ما نیاز به پاسداری و مراقبتی حساب‌شده دارد و گرنه خسارت وارده به آن‌ها قابل جبران نخواهد بود. فرهنگ میزبان نیز از اجزای اصلی اکوتوریسم است و مردمی که سال‌ها با روابط اجتماعی و فرهنگ خاص‌شان در یک منطقه زندگی می‌کنند، برای هر نوع تغییری از جمله باز شدن پای گردشگران به منطقه، باید در هر برنامه‌ای لحاظ شوند و حتی منابع فرهنگی به‌عنوان یکی از جاذبه‌های گردشگری در نظر گرفته شوند، با علم به اینکه ارتباط بین فرهنگ و گردشگری بر کسی پوشیده نیست. آن‌ها از یک‌سوی رابطه‌ای دوجانبه بایکدیگر دارند؛ به‌طوری‌که فرهنگ و گردشگری از هم تأثیر می‌پذیرند و از سویی دیگر، گردشگری سهمی مهم در توسعه فرهنگی دارد.



دریا چشم انتظار برنامه هفتم توسعه

منتظر است تا با اندکی همت و تلاش و سرمایه‌گذاری، خیر و برکات سرشار به ایرانیان هدیه کند. بندهایی در برنامه هفتم توسعه نگاشته شده که ما را امیدوار و البته چشم‌انتظار می‌کند. اما آیا مسئولان عالی اجرایی در سه قوه، به استناد این بندها به‌خصوص بند ۹ و ۱۰ ما را به سمت اقتصاد سبز دریا هدایت می‌کنند؟ انتظار می‌رود چنین باشد و شروع آن‌هم از بودجه ۱۴۰۲، تا هیچ فرصتی از دست نرود. ساخت‌وسازها به آن سمت برود و ساخت مسکن به سواحل کوچ کند. انگیزه‌های سرمایه‌گذاری در سواحل لنگر بیندازد. زیرساخت‌ها در آن سامان مورد توجه جدی قرار بگیرد که دیگر رنج کم‌آبی ما را بر دوش نکشد.

زیرساخت‌های معمولی در حوزه گردشگری می‌تواند توجه انبوهی از کارجویان و مردمان دریادوست را به‌سوی خلیج‌فارس بکشاند و بسیار طرح‌های زودبازده و مفید که به‌راحتی می‌تواند هم اشتغال ایجاد کند، هم سرمایه‌های کوچک را جذب کند و هم مردم را به سمت زندگی با طراوت دریایی سوق دهد.

کشورهای پیشرفته برای توسعه و رشد بر سواحل و دریاها سرمایه‌گذاری می‌کنند. به‌عبارتی‌دیگر، کشوری که دارای ساحل و دریا است از مزیت رقابتی‌تری برخوردار است. باید پذیرفت که ایران کشوری دریایی است و از دو سو به دریا راه دارد. دو دریای مناسب برای تکیه بر اقتصاد دریامحور.

اگر خزر را دریاچه‌ای بدانیم که ما را به بین‌الملل در شمال وصل می‌کند، خلیج‌فارس و دریای عمان ایران را به تمام جهان متصل می‌کند و این یک موهبت بی‌نظیر الهی است که نصیب ایران شده است. گرایش به اقتصاد دریامحور و روی آوردن به سواحل بکر و پرفایده می‌تواند طی چند سال، آثار بسیار قوی و چشمگیری در زمینه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی به ما نشان دهد.

توزیع جمعیت، معکوس کردن چرخه مهاجرت، ایجاد اشتغال بسیار زیاد و جهت‌دهی به انبوهی از سرمایه‌های سرگردان از مزیت‌های رویکرد به دریا و سواحل ایران است.

گنج پنهان در سواحل ۱۴۴۰ کیلومتری مکران منتظر ماست؛



شهرهای ساحلی فرصتی برای توسعه اقتصادی

ایجاد شهرهای ساحلی و انتقال جمعیت به سواحل، ایجاد بازارها و اشتغال‌زایی جزء مواردی است که نقش زیادی در رونق اقتصاد آبی دارد. در ایران بنادر و شهربندرها ظرفیتی چشمگیر برای توسعه صنایع، گردشگری، جذب جمعیت، اشتغال‌زایی و درنهایت رونق اقتصادی دارند، اما سواحل اغلب جمعیت کمی را در خود جای داده‌اند و فقط تعدادی از آن‌ها از جمله کیش، قشم و چابهار پویا و به لحاظ اقتصادی فعال هستند. بی‌توجهی به ظرفیت شهرهای ساحلی و بندرگاه‌ها در شرایطی است که سواحل ایران به لحاظ اقتصادی و راهبردی اهمیتی خاص دارند و برخی همانند بندر چابهار که از فهرست تحریم‌ها آزاد بوده‌اند، نقشی مهم و کلیدی در اقتصاد کشور داشته است. در بخشی از سند الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت بر بسترسازی برای پراکندگی متعادل جمعیت و توازن منطقه‌ای بر پایه توانمندی‌های سرزمینی و اصول آمایش با تخصیص امکانات و تشویق و آسان‌سازی سرمایه‌گذاری و شکوفاسازی مناطق کمتر برخوردار با اولویت نواحی مرزی به‌ویژه سواحل و جزایر جنوبی تأکید شده است. ایجاد و توسعه شهرهای ساحلی به‌منظور استقرار صنایع، جذب جمعیت و اشتغال‌زایی اکنون مورد توجه دولت قرار گرفته است.

• پیگیری اتمام و اجرای پروژه‌های ناتمام و توسعه‌ای

در سال‌های اخیر اقتصاد دریا در کانون توجه قرار گرفته است و با ادامه روند کنونی و جهش عملیاتی برای تحقق سیاست‌ها در این حوزه می‌توان به شکوفایی اقتصاد دریایی و اراده برای عمل به‌جای شعار در کشور امیدوار بود. در یک سال گذشته و از زمان شروع به کار دولت سیزدهم توجه جدی به تسهیل تجارت با کشورهای همسایه در شمال و جنوب، ارتقای شاخص‌های بهره‌وری در حمل‌ونقل دریایی، تشکیل هیئت اندیشه‌ورز و تدوین برنامه حوزه دریا با مشارکت نخبگان و فعالان حوزه حمل‌ونقل دریایی در اولویت برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی بوده است. ارتقای تجهیزات فنی و خدمات دریایی و بندری، ایجاد زیرساخت برای توسعه فعالیت‌های دریایی و بندری در سواحل مکران و تکمیل و بهره‌برداری

نگاه دولت در برنامه هفتم توسعه به اقتصاد دریامحور

می‌برند «راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنش‌گرا و تحول‌آفرین» است. گرچه طی سال‌های گذشته از عملیاتی شدن اهداف مورد انتظار توسعه‌ای در بخش اقتصاد دریا غفلت شده بود، این روزها بهره‌گیری و توجه به ظرفیت عظیم اقتصاد آبی از حاشیه به متن آمده است. در سند تحول دولت سیزدهم اهمیت بهره‌گیری از اقتصاد دریا، مورد توجه است. توسعه اقتصاد دریامحور در ۱۴ بخش افزایش تولید ناخالص داخلی را به دنبال دارد. گردشگری ساحلی و دریایی، بنادر و حمل‌ونقل دریایی، نفت و گاز، شیلات، بیوتکنولوژی، کشتی‌سازی و تعمیرات، ترانزیت، انرژی‌های تجدیدپذیر، صنایع دریایی و فراساحل، صادرات و واردات، منابع غذایی جدید، کشاورزی و استحصال آب دریا و منابع زیرسطحی و منابع معدنی دریایی ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریا در حوزه اقتصادی هستند که فقط تعداد محدودی از آن‌ها از جمله حمل‌ونقل و ترانزیت، شیلات، کشتی‌سازی، بهره‌برداری از نفت و گاز و تا اندازه‌ای گردشگری در اقتصاد کشور مورد توجه بوده است.



نگاه برنامه هفتم توسعه به اقتصاد از هشت زاویه

”برنامه هفتم توسعه یک برنامه پنج ساله از سال ۱۴۰۲ تا ۱۴۰۶ است که حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... نظام جمهوری اسلامی ایران را شامل می‌شود. این برنامه دارای ۲۲ فصل و هفت بخش اقتصادی، زیربنایی، فرهنگی و اجتماعی، علمی، فناوری و آموزشی، سیاست خارجی، دفاعی و امنیتی، اداری، حقوقی و قضایی است. در این متن، مبحث اقتصادی برنامه هفتم توسعه را از هشت زاویه بررسی می‌کنیم.

● تعیین تکلیف سالانه کانال‌های تأمین مالی

اقتصاد برای سال بعد همان‌طور که در جدول هدف‌گذاری‌های برنامه هفتم آمده، سرمایه‌گذاری لازم به قیمت جاری برای تحقق رشد اقتصادی هشت درصد در کل اقتصاد معادل ۶۰ هزار و ۲۳۴ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. در این زمینه در متن ماده ۱۰ پیش‌نویس برنامه هفتم، وزارت اقتصاد مکلف شده که با همکاری سازمان برنامه و بانک مرکزی، تا پایان هر سال، برنامه تأمین مالی اقتصاد برای تحقق رشد اقتصادی هدف در سال بعد، شامل میزان منابع مالی مورد نیاز و نحوه تأمین آن از بازار سرمایه، بازار پول، سرمایه‌گذاری (تأمین مالی) خارجی، فروش اموال، صندوق توسعه ملی و ... را به تصویب برساند.

● تأکید بر توسعه اشتغال‌زایی از مسیر استاد-شاگردی

یکی از مسائل مهم پیش روی اشتغال کشور، ارتباط کم تحصیلات دانشگاهی با مهارت‌های مورد نیاز بازار کار است. این در حالی است که در سال‌های گذشته، تجربه خوبی از ترویج نظام استاد-شاگردی با توجه به مشوق‌های تعریف شده برای آن وجود دارد.

در این زمینه ماده ۱۵ پیش‌نویس لایحه برنامه هفتم توسعه، تأکید کرده به‌منظور رفع موانع مؤثر بر به‌کارگیری نیروی کار جدید توسط کارفرمایان و توسعه کسب‌وکارها و نیز جذب نیروهای تازه وارد به بازار کار و احیای نظام استاد-شاگردی و ترویج آموزش‌های عملی حین کار، در سه سال اول ابتدای اشتغال افراد، مقررات زیر حاکم است:

الف) حداقل دستمزد و مزایا برای این افراد معادل یک‌دوم حداقل دستمزد و مزایای مصوب شورای عالی کار است و بر همین اساس، کسورات بیمه پرداخت می‌شود. در این حالت، سنوات شاغل بر مبنای یک‌دوم، محاسبه می‌شود.

ب) کارفرما در طول این دوره، اختیار لغو قرارداد به‌صورت یک‌طرفه را دارد. البته در تبصره این ماده تأکید شده که اجرای بندهای فوق برای هر فرد، صرفاً برای یک دوره سه‌ساله در ابتدای اشتغال یا تغییر حرفه فرد، قابل انجام است. این تغییرات قانونی می‌تواند تحرک مثبتی در اشتغال‌زایی برای جوانان ایجاد کند.

● فرایند ارائه لایحه بودجه دولت دو مرحله‌ای می‌شود

دو مرحله‌ای بودن بودجه، موضوعی است که ماده ۲۱ متن پیشنهادی برنامه هفتم به آن اشاره کرده است. بر این اساس در مرحله اول، دولت تا پایان آبان هر سال برنامه سالانه دولت (شامل اهداف، برنامه‌ها و شاخص‌های کلان) را به همراه ماده واحده (احکام بودجه)، جداول کلان، خلاصه کل منابع و مصارف بودجه شرکت‌های دولتی، بانک‌ها و مؤسسات انتفاعی وابسته به دولت را ارسال می‌کند. پس از تصویب این بخش از بودجه و در مرحله دوم (که مهلت آن تا یک ماه پس از تصویب مرحله اول است)، بودجه دستگاه‌های اصلی برحسب برنامه و به همراه جداول کلان استانی در سقف مصوب توسط دولت به مجلس ارائه خواهد شد.

● تعیین سقف برای بدهکاری دولت

نسبت بدهی‌های دولت به تولید ناخالص داخلی یکی از شاخص‌های مهم اقتصاد کلان محسوب می‌شود. یک وجه اهمیت آن این است که دولت‌ها به‌خصوص در شرایط رکودی، کسری بودجه از مسیر سیاست‌های انبساطی پول یا کلاً افزایش حجم نقدینگی (از مسیر پایه پولی) را می‌پذیرند.

با این حال و با توجه به وضعیت قرمز رشد نقدینگی و پایه پولی در اقتصاد ایران، به نظر می‌رسد این موضوع توجه برنامه هفتم را جلب کرده است. بر این اساس در ماده ۲۲ پیش‌نویس این برنامه، سقف نسبت بدهی دولت و شرکت‌های دولتی به تولید ناخالص داخلی، ۴۰ درصد تعیین شده است که البته تا ۵۰ درصد نیز با تشخیص وزیر

اقتصاد و تأیید هیئت وزیران قابل افزایش است.

● سهم دلاری دولت از فروش نفت میخکوب شد

شاید بتوان یکی از مهم‌ترین مواد پیش‌نویس برنامه هفتم را ماده ۲۴ نامید. در بند «د» این متن مقرر شده است که تمام منابع صادرات نفت و گاز (پس از کسر سهم شرکت ملی نفت) ابتدا باید به حساب صندوق توسعه ملی واریز شود. صندوق نیز مکلف خواهد بود ضمن مدیریت منابع و مصارف خود، سالانه مبلغ ثابت ۲۵ میلیارد یورو را به‌صورت یک دوازدهم در اختیار دولت قرار دهد. بانک مرکزی این مبلغ را با نرخ مرکز مبادله ارز و طلا به فروش می‌رساند و معادل ریالی آن را به حساب خزانه‌داری کشور واریز خواهد کرد. ابهامی که از ظاهر این بند برمی‌آید این است که آیا در این صورت، دولت در افزایش نرخ ارز ذی‌نفع خواهد بود یا خیر؟ به نظر می‌رسد پاسخ به این موضوع را باید پس از ارزیابی مجموع قیدهایی داد که برای کنترل کسری بودجه در این پیش‌نویس مطرح شده است. در عین حال، احتمال افزایش منابع صندوق توسعه ملی از این مسیر، یکی از احتمالات مثبت در این قسمت به شمار می‌رود.

● تکلیف دولت به مولدسازی دارایی‌ها

در بند «د» ماده ۴۰ پیش‌نویس مذکور، وزارت اقتصاد موظف شده ضمن رصد، شناسایی، مستندسازی، آماده‌سازی و پایش اموال غیرمنقول، نسبت به فروش یا مولدسازی اموال غیرمنقول مازاد دولتی بر اساس اصل ۸۳ قانون اساسی و دستورالعمل هیئت عالی مولدسازی دارایی‌های دولت اقدام کند. این ماده با توجه به نقدهایی که به مصوبات دولت در زمینه مولدسازی و اختیارات هیئت مولدسازی وجود داشت، می‌تواند ابهامات موجود در این زمینه را پابرجا بگذارد.

● افزایش تدریجی سن بازنشستگی تا ۲/۵ سال

یکی دیگر از مهم‌ترین مواد پیش‌نویس لایحه برنامه هفتم توسعه، افزایش تدریجی سن بازنشستگی است. در ماده ۶۶ این قانون تصریح شده است: سن و سابقه قابل قبول در تمامی حالات احراز شرایط بازنشستگی در کلیه سازمان‌ها و صندوق‌های بازنشستگی در طول برنامه هفتم به ازای هر سال، شش ماه افزایش می‌یابد.

● تغییر نسبت حق بیمه برای برخی طبقات دستمزد

از سوی دیگر پیش‌نویس مذکور در ماده ۶۵ خود، به تغییرات سهم بیمه برای برخی طبقات مزدی اشاره کرده و آورده است: پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، حق بیمه سهم دولت، کارفرما و بیمه شده در سازمان تأمین اجتماعی با رعایت ماده ۲۹ قانون تأمین اجتماعی برای مابه‌التفاوت دستمزدهای مازاد بر ۲ تا ۵ برابر حداقل دستمزد قانون کار به ترتیب ۱/۵، ۲۰ و ۸/۵ و برای مابه‌التفاوت دستمزدهای مازاد بر ۵ برابر حداقل دستمزد قانون کار به ترتیب صفر، ۱۹ و ۱۱ خواهد بود.



توسعه اقتصاد دریامحور باشش پیشنهاد کاربردی

با توجه به شرایط کنونی کشور و توسعه با عدم اتکا به فروش نفت، تأکید بر عبور از اقتصاد تک محصولی و کاهش تدریجی تأثیر صادرات نفت بر بودجه کشور باید بر حوزه‌های دیگری از جمله دریا، صنعت، معدن، کشاورزی و... تمرکز کرد. دریا به عنوان یکی از حوزه‌های مهم می‌تواند محور اقتصاد ایران اسلامی باشد.

اقتصاد دریامحور به معنای استفاده از منابع آبی شامل اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها سواحل و جزایر برای رشد اقتصادی و بهبود وضعیت معیشتی مردم است. دریا، دارایی عظیم راهبردی و استراتژیک ایران است که دارای سواحل مناسب در این زمینه است. در این راستا رهبر معظم انقلاب بارها گفتمان اقتصاد دریا محور را مطرح فرموده‌اند تا این موضوع خود را در سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران نشان دهد.

مسعود مرادی، عضو هیئت علمی پژوهشگاه اقیانوس‌شناسی و هواشناسی در تعریف اقتصاد دریامحور می‌گوید که اقتصاد دریا محور و اقتصادی که بر پایه منابع و صنایع دریایی بنا گذاشته شده است، در اصل استفاده پایدار از منابع گسترده‌های آبی دریایی، اقیانوسی و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود معیشت، اشتغال‌زایی و توسعه صنعتی کشور است. حوزه فعالیت اقتصاد آبی شامل فعالیت‌های سنتی مرتبط با دریا مانند شیلات، گردشگری، حمل و نقل، کشتی سازی و منابع زیرسطحی است. همچنین صنایع نوظهور مانند آبریز پروری، بیوتکنولوژی، انرژی‌های تجدیدپذیر و منابع غذایی جدید نیز از دیگر فعالیت‌های اقتصاد آبی محسوب می‌شوند. در حال حاضر ارزش منابع دریایی قابل استحصال با فناوری‌های موجود در کل دنیا بیش از ۲۵ تریلیون دلار تخمین زده می‌شود که در این میان آبریز پروری و شیلات حدود ۶۰ درصد آن را به خود اختصاص داده‌اند.

حدود دوسوم جمعیت جهان در محدوده ۶۰ کیلومتری مرزهای دریایی زندگی می‌کنند و بیش از ۸۰ درصد شهرهای بزرگ جهان در مناطق ساحلی قرار دارند. بنابراین می‌توان به جرئت گفت مناطق ساحلی دنیا قطب‌های تجاری شناخته شده بین‌المللی هستند و سهم عمده‌ای در تولید ناخالص کشورها دارند. جمهوری اسلامی ایران نزدیک به ۲۰۰ هزار کیلومتر مربع آب‌های سرزمینی و حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز آبی دارد. با توجه به شرایط خاص اقتصادی کشور و تحریم‌های پیش رو، مهم‌ترین موضوع در اقتصاد کشور عدم اتکا به فروش نفت است. در خصوص بهره‌برداری از منابع دریایی و کسب نتیجه در کوتاه‌ترین زمان، موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

۱. مدیریت و توسعه صنایع آبریز پروری و توسعه برنامه‌های ماهی در قفس به منظور دستیابی به یک برنامه پایدار و مراقبت از صنایع مرتبط موجود تا رسیدن به یک سطح اطمینان خاص از لحاظ درآمدزایی و پایدار ماندن کسب و کارهای کوچک مرتبط.

۲. رسیدگی به محیط‌زیست دریاها و پیشگیری از تهدیدات پیش رو به منظور رونق دادن صنایع و گردشگری در حوزه دریاها. همچنین پاک نگه داشتن محیط‌های دریایی عاملی برای رسیدن به توسعه پایدار و بهره‌برداری از منابع نوین دریایی مانند انرژی‌های نوین و بیوتکنولوژی دریایی می‌شود.

۳. در اولویت قرار دادن برنامه‌های بهره‌برداری و توسعه‌ای کلیدی مانند گردشگری، حمل و نقل دریایی و منابع دور از ساحل.

۴. ایجاد ظرفیت‌های لازم با استفاده از پشتیبانی‌های دولتی برای مدیریت منابع دریایی و توسعه زیرساخت‌های مبتنی بر منابع طبیعی مانند جنگل‌های حرا.

۵. حمایت از کسب و کارهای کوچک در مناطق ساحلی مرتبط با منابع و صنایع دریایی.

۶. حضور گسترده و بهره‌برداری از منابع دور از ساحل توسط صاحبان صنایع بزرگ و واگذاری منابع و صنایع نزدیک ساحل و آب‌های سرزمینی به کارآفرینان و کارگاه‌های صنعتی کوچک.

جزایر کوچک مانند کیش و هندورابی، قابلیت و ظرفیت‌های فوق‌العاده‌ای در محدوده دریایی کشور دارند. قرارگیری این جزایر در قلب آب‌های سرزمین کشور می‌تواند به عنوان پایانه‌هایی برای ارائه خدمات و فعالیت‌های لجستیک دریایی و یکی از بهترین الگوهای توسعه صادراتی باشد.

از طرف دیگر با توسعه مناطق آزاد در این جزایر، راه برای ارتباطات و تجارت بین‌المللی تسهیل شده و از طرف دیگر رقابت‌پذیری کشور را در بهره‌وری منابع دریایی در رقابت با کشورهای منطقه تسهیل می‌کند. در حال حاضر، تعداد اندکی از جزایر کوچک مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. این جزایر با توجه به ظرفیت و قابلیت‌های بی‌بدیلی که دارند می‌توانند نقش عمده‌ای در تبادلات اقتصادی کشور داشته باشند. به نظر می‌رسد وقت آن رسیده است که جزایر در برنامه‌های راهبردی و نظام بودجه‌ریزی کشور به طور خاص مورد توجه قرار بگیرد. فرصت‌های بسیاری در مناطق ساحلی کشور وجود دارند. با توجه به توانمندی‌های صنعتی و اقتصادی کشور، بهترین راهکارهایی که در این خصوص پیشنهاد می‌شود، عبارت‌اند از:

۱. توسعه صنایع نفتی و پتروشیمی در مناطق ساحلی توسعه نیافته به منظور توسعه پایانه‌های صادراتی
۲. فراهم کردن نقل و انتقالات فرآورده‌های صنعتی و انتقال انرژی به کشورهای هم‌جوار
۳. توسعه و ساخت پایانه‌های صادراتی پشتیبان در مناطق ساحلی دور از دسترس
۴. توسعه و احداث بنادر بزرگ چندمنظوره در سواحل شهرهای کوچک مانند جاسک
۵. توسعه زیرساخت‌های گردشگری در سواحل توسعه نیافته و دارای پتانسیل طبیعی مانند چابهار و بوشهر
۶. توسعه صنایع کوچک و چندمنظوره در سواحل
۷. توسعه صنایع و بنادر بزرگ در هم‌جواری مرزهای دریای عمان و پاکستان برای ارتباط و تبادلات تجاری با کشورهای بزرگ
۸. گسترش مناطق آزاد در حوزه آب‌های سرزمینی دور و توسعه نیافته

یادداشت



● **دکتر مصطفی قادری حاجت**
♦ **استادیار جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس**

اقتصاد دریا محور در الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت

یکی از عناصر پیشرفت کشورهای غربی در دوران جدید، قدرت آن‌ها در دریانوردی بود؛ به‌گونه‌ای که توانستند با ترکیب سلاح‌های جدید و کشتی‌های دورپیما، سرزمین‌ها را تسخیر و آن‌ها را استعمار کنند. ارتباط پیشرفت با دریا، همچنان هم برقرار است و از آنجاکه اغلب محصولات تجاری از طریق دریا، حمل‌ونقل می‌شود، توانمندسازی سواحل و دریانوردی، اهمیت زیادی برای پیشرفت کشورها دارد. ازاین‌رو، یکی از موضوعات مهم الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت، توانمندسازی سواحل و دریانوردی است. در مبانی ایران‌شناختی سند آمده است: برخورداری ایران از جایگاه راهبردی سرزمینی، رتبه برتر در منابع انرژی و معدنی، تنوع اقلیمی، ظرفیت‌های فلات مرکزی، جاذبه‌های گردشگری، خطوط ساحلی و مرزهای آبی بین‌المللی، سرمایه انسانی جوان و مستعد، تجربیات مدیریتی و ظرفیت‌های علمی و فناوری، زمینه‌ساز پیشرفت و تحول دریاپایه و خشکی پایه به‌عنوان قطب ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی است. در یکی از تدابیر سند الگو هم آمده است: بسترسازی برای پراکندگی متعادل جمعیت و توازن منطقه‌ای بر پایه توانمندی‌های سرزمینی و اصول آمایش با تخصیص امکانات و تشویق و آسان‌سازی سرمایه‌گذاری و شکوفاسازی مناطق کمتر برخوردار با اولویت نواحی مرزی به‌ویژه سواحل و جزایر جنوبی.

بررسی نظام بین‌المللی در دوره‌های گذشته و حال، مبین آن است که محدوده نظام بین‌المللی، پیش از دوره جدید در اطراف شبکه‌های ارتباطی آبی و رودخانه‌های آسیا، خاورمیانه و دریای مدیترانه و در دوره جدید در اطراف اقیانوس‌های آرام و اطلس بوده است. استفاده از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی در زمره مهم‌ترین راهبردهای توسعه اقتصادی به طور عام و آمایش سرزمین به طور خاص در اکثر قریب به اتفاق کشورها قلمداد می‌شود.

لذا توسعه دریامحور و به دنبال آن، توزیع و پراکنش جمعیت و فعالیت در نواحی ساحلی در طی زمان، تکوین و تکامل پیدا کرده است به‌گونه‌ای که متراکم‌ترین کلان‌شهرهای فراملی در جهان امروز، شهرهای بندری و ساحلی هستند. ایران نیز در زمره کشورهای است که از موقعیت دریایی مناسبی برخوردار است و می‌تواند به فراوانی از موهبت‌های دریایی بهره‌مند شود. واقع شدن در سواحل جنوبی دریای خزر از سمت شمال، خلیج‌فارس و دریای عمان و به‌خصوص تنگه راهبردی هرمز از سمت جنوب، موقعیت دریایی بسیار حساس و راهبردی را برای ایران به ارمغان آورده است.

ایران می‌تواند علاوه بر برخورداری از مزایای اقتصادی و بهره‌مندی از دریانوردی تجاری، با تعریف نیروی دریایی کارآمد و راهبردی از مزیت‌های نیروی دریایی قدرتمند برخوردار شود و بدین شکل به ارتقای جایگاه قدرت منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای خود کمک نماید.

ایران دارای سه ساحل ممتاز و کم‌همتا است:

۱. خزر در شمال، راهی را برای ایران برای رسیدن به اروپای جنوبی و شمالی از راه دسترسی به دریاهای سیاه و بالتیک مهیا کرده است؛
۲. خلیج‌فارس که پهنه آن، تنها نیمی از خزر است و برای ایرانیان راهبردی به شمار می‌رود؛
۳. کرانه مکران که ایران را بی‌واسطه به اقیانوس هند پیوند زده است. علی‌رغم موقعیت جغرافیایی و سیاسی و ظرفیت‌های بسیار زیاد ایران مانند مجاورت با عرصه‌های اقیانوسی، تنگه‌های بین‌المللی، سواحل طولانی، ویژگی‌های حمل‌ونقل پیوندی و همسایگان محصور در خشکی برای توسعه اقتصادی دریامحور، رویکردهای توسعه در کشور به دلایل مختلف، دریانوردی و خشکی محور و متأثر از ویژگی طبیعی و پایدار ایران «دریایرامونی» است. به عبارت بهتر، باوجوداین سه ساحل ممتاز، آن‌ها به دلیل ارتفاع زیاد فلات ایران در حاشیه کشور مانده و به درون کشیده نشده‌اند. چنان که از ۳۱ استان کنونی، تنها هفت استان، دریایی و بقیه فاقد ساحل هستند. درحالی‌که در سال ۱۳۶۳ مقام معظم رهبری در خصوص اهمیت نقش دریا در دیدار با مسئولان عقیدتی-سیاسی و فرماندهان نیروی دریایی با اشاره به اینکه «ما یک ساحل طولانی در دریا داریم و دریا مال ما است؛ دریا جولانگاه ما است؛ دریا، محل استفاده و تغذیه ما است؛ دریا، محل عبور و مرور ما است؛ دریا، محل حفاظت ما از مرزهایمان است.» بر جایگاه راهبردی و مهم دریا و عرصه‌های دریایی تأکید کردند.

پیش رفتن سیاست تمایل به دریا با وجود همراهی نظام و اسناد توسعه‌ای، به جهشی عمومی و هماهنگ در تمام زمینه‌های اداری، سیاسی و اقتصادی نیاز دارد و به نظر می‌رسد استفاده از راهکارهای ذیل می‌تواند در این زمینه راهگشای باشد:

- ایجاد وزارت امور دریاها، سواحل و جزایر به‌منظور ایجاد هماهنگی، همسویی و شفافیت قوانین و مقررات بخش‌های سه‌گانه (دولتی، تعاونی و خصوصی) و مدیریت یکپارچه سواحل.
- انتخاب پایتخت اقتصادی ساحلی و آمایش نواحی ساحلی به‌منظور ارتقای توانمندی‌های ملی.
- وابسته‌سازی سایر بازیگران منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای به سواحل ایران و بهره‌مند شدن از توسعه بنیادین فناوری دریایی.
- ارتقای مشارکت‌های مردمی و بخش خصوصی در برنامه‌ریزی، اجرا، نظارت و پایش سیاست‌ها و برنامه‌ها.
- استفاده هوشمندانه از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری نهادهای نظامی و انتظامی برای توسعه دریامحور.
- هم‌افزایی کنشگران توسعه در نواحی ساحلی مبتنی بر ارتقای توانمندی‌های ساحلی و دریایی در قالب مشارکت با کشورهای محصور در خشکی به‌منظور وابستگی‌های متقابل و تضمین امنیت.
- توسعه و تقویت روحیه دریایی در ایرانیان، تزییق فرهنگ دریایی از راه تمرکز بر آموزش و پرورش در دوران کودکی، گسترش ورزش‌های دریایی و نیز ایجاد شبکه‌های رادیو-تلویزیونی ویژه دریا.
- تغییر در نظام تقسیمات کشوری با اجرای قانون اساسی برای دادن اختیارات به استان‌ها به‌ویژه در زمینه‌های تجاری و اقتصادی.
- تقویت مزیت‌های نسبی درون کشوری و ورود به بازارهای جهانی.
- ایجاد بسترهای مناسب برای سرمایه‌گذاری کلان مقیاس خارجی در زمینه‌های راه‌آهن، انرژی‌های دریامحور، خورشیدی و ...





● **مهدی جبرائیلی تبریزی**
♦ پژوهشگر اقتصاد اسلامی

اقتصاد دریامحور راهبرد اقتصاد مقاومتی

اقتصاد دریامحور (اقتصاد آبی) در واقع استفاده پایدار از منابع و گستره‌های آبی برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل است. زیست‌فناوری دریایی علم نوینی است که ضمن کشف موجودات دریایی، با ایجاد تغییرات در میکروارگانیسم‌ها، گیاهان و جانوران دریایی، محصولات کاربردی تولید می‌کند.

با توجه به گستردگی و تنوع موجودات دریایی کشور، پتانسیل بالایی برای تولید فراآورده‌ها و ایجاد بازارهای بالقوه مختلف دریایی در حوزه بیوتکنولوژی دریایی وجود دارد که نباید آن را نادیده گرفت. در دریای خزر حدود ۶۰۰ گونه گیاه شمارش شده است. برخی جانوران آبی پراهمیت از نظر تجارت و شیلات به فراوانی در این دریا زندگی می‌کنند. تعداد جانوران آبی بومی بیش از ۳۰۰ گونه است. فک دریای خزر یکی از دوگونه فک آب شیرین در جهان است. بخش قابل توجهی از ذخایر نفت و گاز ایران در دریاها یا سواحل قرار گرفته است که اکتشاف، بهره‌برداری و انتقال آن نیازمند صنایع و خدمات دریایی گسترده خواهد بود.

در سال‌های اخیر با توسعه فازهای پارس جنوبی، توانایی کشور با به دست آوردن فناوری ساخت سکوها، لوله‌گذاری و پشتیبانی سکوها، ظرفیت‌های حوزه فراساحل به‌خوبی گسترش یافته و نسبتاً در این حوزه، کشور به پیشرفت‌های خوبی رسیده است. به همین منوال سهم توزیع منابع هیدروکربوری در خشکی حدود ۹ درصد، منابع دریایی کم‌عمق حدود ۱۴ درصد و سهم منابع دریایی در آب‌های عمیق حدود ۶۷ درصد است که این موضوع اهمیت صنایع فراساحل با تأکید بر حوزه آب‌های عمیق را نشان می‌دهد که تاکنون به طور شایسته و بایسته مورد توجه واقع نشده است.

اهتمام به اقتصاد دریایی می‌تواند به ایجاد و رشد صنایع استراتژیک مانند صنعت ساخت و تعمیر شناورها باشد. اقدامی که عامل مؤثری در توسعه صنعتی و اقتصادی هر کشور و زمینه‌ای برای رشد صنایع جانبی مختلف است و به افزایش تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی به‌عنوان شاخص و ارکان اصلی اقتصاد مقاومتی منجر می‌شود. ایران بر سر چهارراه ترانزیت جهانی قرار دارد، در جنوب از طریق خلیج فارس با عمده‌ترین کشورهای تولیدکننده نفت، در شمال، غرب و شرق هم با کشورهای هم‌جوار است که با جمعیت زیاد خود بازاری چند صد میلیونی را برای ایران به وجود آورده‌اند.



به بستر رقابت تبدیل شده است.

شاهد دیگر بر این مطلب، اعمال قدرت و تجاوز کشورهای استعماری از طریق دریا بر مستعمره‌های خویش است. کارآفرینی و ایجاد کسب‌وکار یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های توسعه پایدار کشورهای پیشرفته در دهه‌های اخیر است. اگر به رشد اقتصادی اهمیت می‌دهیم، نمی‌توان به کارآفرینی به‌عنوان راه‌حل برون‌رفت از معضلات اقتصادی بی‌تفاوت باشیم. از این منظر کارآفرینی جان‌مایه اقتصاد مقاومتی است. اقتصاد مقاومتی کاهش وابستگی‌ها و تأکید روی مزیت‌های تولید داخل و تلاش برای بهره‌گیری از پتانسیل‌های موجود در مقابل تهدیدات و تحریم‌های خارجی است.

مهم‌ترین پتانسیل اقتصادی کشور دریاست و باید از همه ظرفیت‌های کشور در این راستا به بهترین شکل استفاده شود. کارآفرینی در صنعت دریایی یکی از موفق‌ترین و جذاب‌ترین بازارهای کسب‌وکار است که به مقدار زیاد بستر و مواد اولیه آن رایگان و یا ارزان در اختیار همگان قرار دارد.

همان‌طور که گفته شد، صنایع دریایی شاخه‌ای از صنایع است که در چهارچوب فراوری و تولید محصولات متکی بر دریا و سواحل آن تعریف می‌شود. وجود ذخایر عظیم سوخت فسیلی (نفت و گاز) در خلیج فارس و دریای خزر، استفاده از منابع باد، نور خورشید، جزر و مد و امواج دریایی در تولید انرژی‌های نو، صنعت تعمیر و نگهداری کشتی‌های اقیانوس‌پیما، صنعت حمل‌ونقل بار و مسافر، توسعه بندر و ساخت دکل‌های حفاری، کشاورزی گیاهان شورزی، صنعت آب‌شیرین‌کن و پرورش ماهی در قفس از جمله ظرفیت‌های اقتصادی صنایع دریایی کشور است که بهره‌گیری از این قابلیت‌ها و توسعه این صنایع می‌تواند رونق اقتصادی، تولید ملی، اشتغال و عدم وابستگی و تأثیرپذیری تحریم‌ها را در پی داشته باشد.

از طرف دیگر ایران خط اتصال کشورهای اروپایی با شرق آسیا و آسیای میانه با خلیج فارس است. شرایط اقلیمی و ژئوپلیتیک ایران در مسیر راهروهای ترانزیتی شمال- جنوب، ایران را با یک موقعیت متمایز در چهارراه ترانزیت جهانی قرار داده که می‌تواند با ارتقای این جایگاه در زمینه ترانزیت دریایی به یک قدرت جهانی تبدیل شود. به‌علاوه موقعیت ژئواستراتژیکی ایران در شمال تنگه هرمز و خلیج فارس، به دلیل اهمیت زیاد در مبادله بین‌المللی انرژی، ترانزیت دریایی ایران از جایگاه منحصربه‌فردی برخوردار ساخته است. جابه‌جایی ۹۰ درصد کالاهای کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی، توانمندی ناوگان کشتیرانی ایران برای جابه‌جایی بیش از ۶/۵ میلیون تن کالا در سطح بین‌المللی و رتبه بیست‌ودوم ایران در زمینه ناوگان بزرگ کشتیرانی در جهان، حاکی از ظرفیت بالای ترانزیت دریایی کشور است.

با این اوصاف ایران به دلیل شرایط جغرافیایی مناسب از مزایا و ویژگی‌هایی ویژه در زمینه ترانزیت دریایی برخوردار است و این قابلیت منبعی بزرگ برای درآمدهای ارزی به شمار می‌رود. به‌عنوان نمونه دریای خزر اگرچه دریایی بسته است، اما شبکه راه‌های آبی آن از طریق رودها و آبراهه‌های آبی واقع در روسیه، با دریای آزوف، دریای سیاه، دریای سفید و دریای بالتیک ارتباط دارد.

این شبکه عظیم حمل‌ونقل آبی که سرزمین‌ها و مناطق مختلف را به هم مرتبط می‌سازد، نشان‌دهنده اهمیت کشتیرانی در این دریاست. امیرکبیر در دوره صدارت خود، حدود ۲۵ تا ۳۵ کشتی بادیانی را در دریای خزر به کار انداخت و برای هدایت آن‌ها از ملوانان روسی استفاده کرد. به همین دلیل با توجه به فرصت‌های فراوان برای رونق صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور رشد اقتصادی قابل توجهی از طریق کسب درآمدهای ترانزیتی رقم می‌خورد که نباید از آن غافل بود.

وقتی به تراکم جمعیتی کشور توجه می‌کنیم با این واقعیت روبه‌رو می‌شویم که هیچ کلان‌شهری در فاصله ۲۰۰ کیلومتری ساحل وجود ندارد. این در حالی است که شهرهای ساحلی جهان دارای بیشترین جمعیت هستند. دلیل عمده این اتفاق تاسف‌بار عدم توجه لازم به دریا و حومه آن است.

توجه به اقتصاد دریا از تمرکزگرایی و مرکزگرایی جمعیتی هم جلوگیری می‌کند. دریانوردی در ایران پیشینه دیرینه دارد. حال اگر بدانیم اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی تا ۱۱/۵ میلیارد دلار به گردشگری جهانی کمک می‌کنند؛ عزم دولت برای برنامه‌ریزی و مهندسی این شاخه از اقتصاد کشور متفاوت و عمیق‌تر خواهد شد.

ایران با برخورداری از ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع گستره دریایی و حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی (حدود ۴۰ درصد از مرزهای ایران)، کشوری دریایی محسوب می‌شود و از دو سوی شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد. دسترسی به آب‌های آزاد (اقیانوس هند)، مجاورت با منطقه استراتژیک خلیج فارس و تنگه هرمز و قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی باید به دنبال توسعه پایدار با رویکرد دریایی باشد، تعبیری که تحت عنوان «توسعه دریامحور» به آن اشاره می‌شود.

نکته قابل ذکر اینکه، با برخورداری از نعمت دریا و ساحل مناسب، نقش مهمی در ارتقا جایگاه دفاعی-امنیتی و توسعه فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی دارد. وجود این قدرت بی‌پدیل در مباحث ژئوپلیتیکی و راهبردی بسیار حائز اهمیت است و دقیقاً به همین دلیل در میان کشورهای پیشرفته



● **امیرنامینی**
◆ کارشناس اقتصادی

روای شیرین اقتصاد دریا

یکی از ابتکارات مهمی که برای اولین بار در برنامه هفتم توسعه به آن پرداخته شده، موضوع «اقتصاد دریامحور» است؛ موضوعی که تا قبل از این به صورت رسمی و مجزا در برنامه‌های توسعه کشور به آن توجه نشده بود. در تمام طول تاریخ، دریا و مواهب آن همواره با عنوان یک عامل قدرت مطرح بوده و بر همین اساس مطابق با نظریه «هارت‌لند» دریاهای جهان همان قلب زمین هستند که هر کشوری که بیشتر بر آن‌ها تسلط یابد، بیشتر توانایی بهره‌مندی، کنترل و اداره کره زمین را در دست می‌گیرد.

استفاده از موقعیت و منابع اقیانوس‌ها، دریاها و سواحل در زمره مهم‌ترین راهبردهای توسعه اقتصادی و سرزمینی کشورها قلمداد می‌شود که از گذشته‌های دور در کانون توجه دولت‌ها قرار داشته است.

بر این اساس سازمان فضایی مراکز فعالیتی و جمعیتی و نیز کریدورهای ترانزیتی و ارتباطی عمدتاً بر محور دریا تکوین و تکامل یافته‌اند. اقتصاد دریامحور دارای تعاریف متنوع و متعددی است و در هر کشور به فراخور اقتضائات مترتب بر آن، تعریف متفاوتی دارد.

با این وجود مطابق تعریف موردپذیرش بانک جهانی، اقتصاد دریا مشتمل بر تمام فعالیت‌های اقتصادی بخشی و فرابخشی (اعم از شیلات، گردشگری، کشتی‌سازی و خدمات کشتیرانی، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی و...) مربوط به اقیانوس‌ها، دریاها و سواحل است که از آن برای رشد اقتصادی، بهبود معیشت و ایجاد اشتغال استفاده می‌شود. سهم اقتصاد دریا در تولید ناخالص داخلی در سطح جهان به طور متوسط حدود ۹ درصد بوده که در برخی کشورها از جمله جنوب شرق آسیا (سنگاپور، اندونزی و مثالهم) ۱۵ درصد و در برخی کشورهای دیگر از جمله ایالات متحده آمریکا و اروپا به ترتیب ۱/۷ و ۱/۵ درصد است. در ایران این سهم به طور دقیقی اندازه‌گیری نشده ولی برآوردها حکایت از سهم حدود ۲/۱ درصدی اقتصاد دریا در تولید ناخالص داخلی کشور دارد. در پیش‌نویس لایحه برنامه هفتم توسعه، موضوع اقتصاد دریامحور در قالب فصل ۱۲ و طی چهار ماده مورد توجه قرار گرفته است. فراهم‌سازی بسترهای لازم برای استقرار جمعیت و فعالیت در سواحل از طریق تأمین آب و انرژی مورد نیاز و تعریف بسته‌های حمایتی و تشویقی توسعه کسب‌وکارها در این مناطق، توسعه بنادر و حل برخی تنگناهای فراروی ارتقای بهره‌وری آن‌ها، توسعه صنعت بانکرینگ و خدمات جانبی به‌منظور کسب سهم بیشتر از بازار آن در منطقه خلیج فارس و توسعه صنعت شیلات و آبریزی‌پروری با تکیه بر ظرفیت دریا، محورهای اصلی احکام مرتبط با اقتصاد دریا در این لایحه هستند. مهم‌ترین و شاید جالب‌ترین بخش لایحه در خصوص اقتصاد دریامحور، هدف‌گذاری افزایش سهم اقتصاد دریامحور در تولید ناخالص داخلی کشور به سه برابر وضع موجود (یعنی از حدود دو درصد در سال ۱۴۰۲ به شش درصد در سال ۱۴۰۶) است. افزایشی که نیازمند حجم بسیار بالای سرمایه‌گذاری در این حوزه است. براساس آمار، تولید ناخالص داخلی کشور در سال ۱۴۰۱ حدود ۱۳ هزار و هشتصد همت (هزار میلیارد تومان) بوده و براساس برآوردهای صورت گرفته این رقم در سال ۱۴۰۲ به حدود ۲۰ هزار همت خواهد رسید.



خاطرات

هشت ماه دور دنیا روایت تلخ و شیرین دو دریانورد نیشابوری از دور دنیا



” ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش متشکل از ناوشکن تمام ایرانی دنا و ناو بندر مکران پس از هشت ماه دریانوردی و طی کردن بیش از ۶۵ هزار کیلومتر مسیر دریایی که با هدف طی یک دور ۳۶۰ درجه دور کره زمین بود، ۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۲ با موفقیت به کشور بازگشتند. در ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش تعدادی دریانورد خراسانی نیز حضور داشت که برای نخستین بار دور دنیا را با کشتی طی کردند. خاطرات رضا گلشنی و امیرحسین حدادی در این سفر هشت ماهه دریایی را در ادامه می‌خوانید...



• آن شب بسیار سخت گذشت

مهندای یکم امیرحسین حدادی نیز از خدمه ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران است. او ۲۳ ساله و دانش‌آموخته آموزشگاه درجه‌داری باقرالعلوم (ع) نیروی دریایی رشت است که دو سال پس از فارغ‌التحصیلی به نخستین مأموریتش به‌عنوان خدمه ناوبندر مکران اعزام شد. بدترین خاطره‌ام مربوط به شبی است که در اقیانوس آرام و در محدوده‌ای کور ساعت ۱۱ و نیم شب در یکی از مخازن نفتی اعلام حریق شد و همه را شوکه کرد. نفتکش مانند بمب ساعتی است که اگر کوچک‌ترین حریقی به مخزن برسد، منفجر می‌شود که خوشبختانه حریقی نبود و فقط یک شلنگ پاره شده بود اما نمی‌شد ریسک کرد و آن شب بسیار سخت گذشت. این حادثه از نقطه‌ای اتفاق افتاد که از نزدیک‌ترین خطوط کشتیرانی فاصله زیادی داشتیم و آنتن هم نداشتیم. بهترین خاطره‌ام مربوط به عید نوروز بود که در کپ تاون بودیم و قشنگ‌ترین شهری هم که در این سفر دیدم همین شهر بود. زمانی که فهمیدند ما ایرانی هستیم از ما استقبال خوبی کردند. او در ادامه درباره زیباترین دریایی که تا به حال دیده است، این‌طور می‌گوید که اقیانوس آرام بسیار زیباست. در برخی از نقاط آن آب کاملاً آرام و زلال است و تا اعماق آن و ماهی‌ها را می‌توان دید اما برخی جاها بارندگی و طوفان‌های شدیدی داشت که امواج آن به ۲۰ متر می‌رسید و در یکجا ناوشکن دنا تا کمر در آب فرو رفت. همه فکر کردیم که غرق خواهد شد اما خوشبختانه اتفاقی نیفتاد و همه کشورها تعجب کرده بودند که چطور ناوشکن دنا از این طوفان‌ها گذشته است.

• تقریباً دو روز، شب را ندیدیم!

مهندای یکم امیرحسین حدادی نیز از خدمه ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران است. او متولد ۲۸ اسفند ۱۳۸۰ است که به گفته خودش جوان‌ترین خدمه حاضر در این مأموریت بود. دیدگاه بسیاری از مردم کشورها مانند برزیل به ایران تغییر کرد. در دو روز اول رفتارشان خوب نبود اما پس از دو روز که با آن‌ها صحبت کردیم رفتارشان با ما عوض شد. کپ‌تاون در آفریقای جنوبی بسیار زیبا و فوق‌العاده تمیز بود. علاوه بر این مردم بسیار خون‌گرمی داشت و طوری با ما رفتار می‌کردند که انگار چندین بود که سال ما را می‌شناختند. پس از آن شهر جاکارتا در اندونزی بسیار زیبا بود. در اقیانوس آرام با موج‌هایی روبه‌رو شدیم که بسیار وحشتناک بود. در برخی جاها کشتی تا ۲۵ درجه خم می‌شد. شبی هم که اعلام حریق شد شب وحشتناکی بود و فکر می‌کردیم دیگر خانواده را نخواهیم دید. حدود ۱۵ روز در اقیانوس آرام ارتباطمان قطع شد و سیگنال نداشتیم. تماسی با خانواده‌هایمان نداشتیم که بسیار سخت گذشت. پس از جاکارتا که وارد اقیانوس آرام شدیم، هر روز صبح که بیدار می‌شدیم تا چشم کار می‌کرد فقط آب بود و این وضعیت تا ۸۱ روز ادامه داشت. این موضوع از لحاظ روحی و فکری به فرد فشار می‌آورد. پس از گذشتن از کشور شیلی و نزدیکی تنگه ماژلان حدود ساعت ۱۱ آفتاب غروب و ساعت دو طلوع می‌کرد. ما اصلاً شب را نمی‌دیدیم و خواب‌مان به هم ریخته بود و تقریباً دو روز، شب را ندیدیم.

طوفانی که ختم به خیر شد

”

در سال ۱۳۷۶ به استخدام شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی در آمدم. مدت ۱۰ سال در موتورخانه کار می‌کردم و حالا مدتی است در سالن کشتی مشغول خدمت هستم. دریانوردان همیشه نقش اساسی در حمل‌ونقل دریایی بازی کرده‌اند و در مدتی که جهان درگیر کرونا بود نیز هرگز دست از کار نکشیدند. به نظر من شایسته است تا امکانات مالی و رفاهی بیشتری برای پرسنل دریایی و همین‌طور بازنشستگان این ناوگان در نظر گرفته شود چون با وضع موجود که هم تورم و هم تحریم داریم، دریانوردان با مشکلاتی روبه‌رو هستند. از دریا چه می‌توان گفت که برایم سراسر خاطره است. اما دوست دارم به دو مورد از خاطرات تلخ و شیرینم اشاره کنم.

● عبدالرحیم هلال بحر / اینترگر دریایی



خاطره تلخ من به وقتی برمی‌گردد که به کشتی ایران شریعتی و برای اولین بار اعزام شدم. در مسیر برگشت از استرالیا و در نزدیکی هند، اوضاع تغییر کرد و همان جابود که دچار طوفان سختی شدیم. همین دلیلی شد تا سفرمان چند روز به تأخیر بیفتد. از طرفی همین طوفان باعث مشکلی در کشتی نیز شد. یکی از ژنراتورهای کشتی به علت مخلوط شدن آب شور با سوخت از راه هواکش‌ها خاموش شده بود و طناب‌های پاشنه کشتی به داخل دریا رفته بود. آب به داخل موتورخانه رفته بود و باید جمع‌آوری می‌شد که به پل فرماندهی و بچه‌های عرشه که خارج از وقت کاری بودند، اطلاع‌رسانی شد. پس شروع به جمع‌آوری طناب‌ها کردیم و تمام اقدامات لازم انجام شد؛ بالاخره در نهایت با الطاف خداوند و ائمه معصومین و فداکاری همکاران جان سالم به در بردیم.

خاطره شیرین هم زیاد دارم که به ماه مبارک رمضان و اعیاد برمی‌گردد که با پرسنل کشتی دور هم جمع می‌شدیم و مسابقات ورزشی، فرهنگی و یامذهبی برگزار می‌کردیم.



توصیه پزشکان به دریانوردان چیست؟

بسیاری از دریانوردان از میزان متوسط تابالای استرس رنج می‌برند که این امر می‌تواند آن‌ها را در چرخه نادرست رفتارهای ناسالم مانند اختلال در خواب، تغذیه نادرست، افزایش وزن، بیماری‌های روانی و جسمی قرار داده که گریز از آن‌ها دشواری‌های خاص خود را خواهد داشت. همه افراد در طول زندگی فردی، حرفه‌ای و اجتماعی خود استرس را تجربه می‌کنند. ذکر این نکته که استرس همیشه تأثیر منفی ندارد، بسیار حائز اهمیت است. بسیاری از استرس‌ها مثبت هستند و موجب قرار گرفتن ما در مسیر خلاقیت و زایایی هر چه بیشتر می‌شود. در مقابل، اضطراب یک نوع استرس منفی است و در صورتی تجربه می‌شود که شخص خود را در استفاده از منابع موجود یا توانمندی‌های فردی برای مقابله و کنترل با موقعیت استرس‌زا ناتوان می‌یابد. اما استرس بر اساس مؤلفه‌های دیگر تعریف می‌شود؛ یک تجربه حسی منفی است که با تغییرات فیزیولوژیکی، شناختی، رفتاری و واکنش‌هایی در به منظور کاستن موقعیت استرس‌زا یا تأثیرات آن همراه می‌شود. برای آنکه به بهترین شکل بتوان با استرس کنار آمد باید در وهله نخست عوامل استرس‌زا و منابع به‌طور دقیق مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرند. حرفه دریانوردی بدون شک، بسیار قدرتمند است و دریانوردان را در معرض عوامل استرس‌زا بسیاری مانند خستگی و فرسودگی، شیفت‌های طولانی، یکنواختی، صدا، لرزش، تغییرات دمایی، محیط چندملیتی، تفریح محدود، انزوا و مدت طولانی دوری از خانواده می‌گذارد. به عبارت دیگر، عواملی که موجب ایجاد عدم تعادل در تقاضای کاری و مسائل شخصی می‌شوند، سلامت فیزیکی و فیزیولوژیکی را به خطر می‌اندازند و خطر بروز حوادث و آسیب‌های ناشی را افزایش می‌دهند. بسیاری از دریانوردان از میزان متوسط تابالای استرس رنج می‌برند که این امر می‌تواند آن‌ها را در چرخه نادرست رفتارهای ناسالم مانند اختلال در خواب، تغذیه نادرست، افزایش وزن، بیماری‌های روانی و جسمی قرار دهد که گریز از آن‌ها دشواری‌های خاص خود را خواهد داشت. علائم فیزیکی استرس شامل خشم، زودرنجی، خستگی، عصبانیت، نداشتن انگیزه، تشویش، ناراحتی، گرفتگی عضلانی، ضعف، سرگیجه، سردرد، سوءهاضمه، دردهای شکمی، تغییر اشتها و دندان قروچه است.



راه‌های برای مقابله با استرس

- مهارت‌ها و توانمندی‌های خود که می‌تواند باعث افزایش اعتماد به نفس شود را شناسایی کنید. دسترسی به منبعی که می‌تواند شما را در مقابله با تجارب استرس‌زا قوی کند، نباید فراموش شود.

- تشخیص و رشد استعدادهای خلاقانه: ویژگی‌ها، مهارت‌ها و استعدادهای نهفته در این مسیر نقش حائز اهمیتی دارند. ویژگی‌های درونی شما کدام‌اند؟ خوش‌بینی، خوش‌مشربی یا انعطاف‌پذیری؟

- ارزیابی ویژگی‌های درونی و توانمندی‌ها. آیا آن‌ها درونی هستند یا بیرونی؟ ویژگی‌های درونی به ویژگی‌های شخصیتی مانند خوش‌خلقی، خوش‌بینی، شجاعت، انعطاف‌پذیری، روابط معنوی و پاسخگویی باز می‌گردد و عادات، فعالیت‌ها، روابط مذهبی و گروهی یا حمایت‌های اجتماعی در حیطه ویژگی‌های بیرونی قرار می‌گیرند.

- پس از ارزیابی یک رویداد منفی، بار دیگر و از بعد شناختی به بررسی موضوع بپردازید. - در خاطر داشته باشید که افکار منفی مستقیماً موجب ایجاد تنش‌های احساسی در شما خواهد شد.

- روابط اجتماعی خود را با افرادی که خارج از محل زندگی شما هستند، گسترش دهید. در آن‌ها و انباشید و تمایل خود به یادگیری و حضور در تفریحات گروهی افزایش دهید.

- رازهای خود را با فردی که به او اطمینان دارید در میان بگذارید و در خصوص سختی‌ها، مشکلات و دل‌مشغولی‌های خود با او سخن بگویید.

- اجازه تسلط افکار و حس‌های منفی را بر خود ندهید. زمانی که چیزی شما را آزار می‌دهد - سریعاً به آن پرداخته و نگذارید تبدیل به خشم، ناراحتی و رنجش خاطر شما شود.

- انتظارات خود را در مسیری واقع‌بینانه قرار دهید.

- برای کارهایی که انجام می‌دهید، دلیل داشته باشید.

- تغذیه خود را نادیده نگیرید و سبک زندگی جدیدی را با تعیین رژیم غذایی متعادل و سالم برای خود رقم بزنید. خواب و استراحت کافی داشته باشید و هرگز از انجام حرکات ورزشی و خلاقانه غافل نشوید.

- دفترچه یادداشتی برای نوشتن افکار و احساسات خود به همراه داشته باشید.

- روش‌های استراحت کردن و مراقبه را با خود تمرین کنید.

تحقیقات اخیر نشان داده است که تمرین روزانه «مراقبه فکری» تا حد بالایی قادر به کاهش استرس و علائم مربوط به آن است. تجارب ناخوشایند می‌توانند موجب ایجاد اختلال در توانمندی‌های فردی شوند و فرد را از زندگی در زمان حال دور کند. در این حالت تمرکز فرد بر رویدادهای منفی و خاطرات دردآور و نگرانی در خصوص آینده در ذهن این دسته از افراد موج می‌زند. در چنین شرایطی، ما خود را از زمان حال دور می‌کنیم و تنها در آنچه گذشته و تاریخ انقضای آن اعلام شده، غرق شده و از زندگی در اکنون غافل می‌مانیم. مراقبه بهترین ابزار برای شناسایی و ارزیابی ویژگی‌ها و مهارت‌های درونی و بیرونی برای مقابله با استرس است. تمرکز بر تجارب مثبت و تکرار خلاقانه آن‌ها به راحتی می‌تواند مسئولیت ناشی از لحظه‌های سخت و اضطراب‌آور که بردوش افراد به‌ویژه دریانوردان سنگینی می‌کند را کاهش دهد.

رونق اقتصاد دریایی در گرو سلامت دریانوردان

مراقبت‌های پزشکی و آموزشی و ایجاد تدابیر خاص برای جلوگیری از گسترش بیماری اهمیت بسزایی در حفظ سلامتی دریانوردان دارد. دسترسی مستقیم و سریع به کمک‌های پزشکی مناسب، همواره در دسترس این گروه نیست. با توجه به اینکه دریانوردی شغلی خطرناک است، خودمراقبتی، متداول‌ترین پاسخ رفتاری پیشگیری از بیماری‌های شایع در این گروه تلقی می‌شود. مهم‌ترین دستاورد تقویت رویکرد خودمراقبتی این است که دریانوردان تصمیمات درستی درباره استفاده صحیح از مراقبت‌های بهداشتی گرفته و رفتارهای خودمراقبتی را به طور مناسب در مورد مشکلات بهداشتی انتخاب و اجرا کنند. در همین زمینه با دکتر سید امیر فاطمی مقدم، پزشک معتمد سازمان بنادر و دریانوردی و پزشک معتمد شرکت ملی نفتکش گفت‌وگویی انجام شده که در ادامه می‌آید:

دریانوردان قبل از ماموریت‌های دریایی چه الزامات و مقرراتی را باید رعایت کنند؟

دریانوردها طبق مقرراتی که سازمان دریانوردی جهانی مصوب کرده است باید گواهینامه سلامت دریانوردی را دریافت کرده باشند و هر دو سال یکبار این کارت توسط پزشکان معتمد که تعیین شده است، صحت سنجی می‌شود و دریانورد مورد آزمایش‌های متعدد جسمی و فیزیکی قرار می‌گیرد و زمانی که تمامی آزمون‌ها را قبول شد برای دریانورد کارت سلامت صادر می‌شود. همچنین در برخی از کارت‌های سلامت دریانوردان یک سری شرایطی لحاظ می‌شود؛ بنابراین افرادی که به دریا وارد می‌شوند کاملاً چکاپ شده و دارای کارت سلامت هستند.

دریانوردان با چه بیماری‌هایی در دریا روبه‌رو می‌شوند؟

هر شغلی نسبت به شرایط آن شغل عوارضی دارد که جنس، نوع و تیپ آن شغل در ایجاد عوارض مذکور تاثیرگذار است. به عنوان مثال در حوزه دریا شرایط آب و هوایی متفاوت، ارتعاشات صوتی در کشتی، موادی که در کشتی حمل می‌شود از جمله مواد شیمیایی، دوری از ساحل و همچنین دوری از خانواده باعث ایجاد بیماری‌های جسمی و روحی-روانی می‌شود. از جمله بیماری‌هایی که می‌توان به آن اشاره کرد، دیسک کمر، آسیب ستون فقرات، آسیب زانو، آسیب مفاصل، دیسک گردن، فشار خون، دیابت، بیماری‌های گوارشی، بیمارهای پوستی و همچنین بیمارهای روحی-روانی که بسیار شایع و مهم است و باعث ایجاد استرس و اضطراب می‌شود را نام برد. موضوع مهمی که در جهان

در حوزه بیماری‌های دریانوردان مطرح است موضوع روحی-روانی بوده که از دلایل آن می‌توان به دوری از خانواده، یکنواختی کار، وقوع حادثه و شرایط سخت کاری اشاره کرد که باعث درگیر شدن دریانوردان به بیماری روحی-روانی می‌شود. متأسفانه با اینکه موضوع مهمی است اما به صورت جدی در این حوزه کار نشده است؛ نیازمندترین انسان‌های روی زمین انسان‌هایی هستند که به حمایت‌های روانی نیاز دارند، توجه به بیماری‌های روحی-روانی یکی از شاخص‌های اصلی توسعه در کشورهای جهان است. در این راستا باید ارزیابی‌های روانی در تمامی نیروهای انسانی صورت گیرد. برای افرادی که در حال جذب هستند، بسیاری از اختلال‌های روانی و شخصیتی در همان ارزیابی اولیه مشخص می‌شود و هم افرادی که در این رشته فعالیت دارند باید ارزیابی روانی انجام پذیرد. خوشبختانه در دو شرکت کشتیرانی بزرگ کشور (شرکت ملی نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران) با همکاری مدیران، ارزیابی روانی در جذب نیروها انجام می‌پذیرد. همچنین برای ارتقای سمت‌ها و حتی بورسیه در این شغل باید این ارزیابی صورت بگیرد تا بتوان اطمینان پیدا کرد که این شخص صلاحیت این مسئولیت را دارد یا خیر.

مهم‌ترین نیاز در پزشکی دریانوردی چیست؟

در حال حاضر در حوزه دریا برای درمان بیماری‌های روحی-روانی کاری خاصی صورت نمی‌گیرد؛ مهم‌ترین نیاز پزشکی دریانوردی بحث بهداشت روان و سلامت روانی است.

”

دکتر سید امیر
فاطمی مقدم

چه اقدامات موثری جهت کاهش دغدغه دریانوردان می‌توان انجام داد؟

به نظر من مهم‌ترین مورد حمایت روانی از خانواده دریانوردان است. در تحقیقاتی که صورت گرفته است چنانچه بتوانیم از خانواده دریانوردان حمایت کنیم، ۱۰٪ بر خود دریانورد هم اثر مثبت خواهد گذاشت. به عنوان مثال زمانی که فرزند یک دریانورد دچار بیماری می‌شود و دریانورد کیلومترها دورتر در آب است، چنانچه بدانند خانواده‌ش حمایت می‌شود، کمتر دغدغه و استرس روحی پیدا می‌کند و به نوعی آسودگی خاطر پیدا می‌کند و در درازمدت از بروز بیماری‌های روانی جلوگیری می‌شود. علاوه بر این مسئولان منابع انسانی با پاداش و تشویق‌ها باعث ایجاد انگیزه شوند. اگر حمایت‌های روانی دریانوردان در ایران بطور کامل انجام شود، دیگر با ریزش نیروی انسانی و بیماری‌های روانی مواجه نخواهیم شد. همچنین باید مسئولان مربوطه در این راستا اقدامات اساسی انجام دهند. سازمان بنادر و دریانوردی می‌تواند مرکز ارزیابی پزشکی و روحی-روانی ویژه دریانوردان راه‌اندازی کند و از متخصصین رشته‌های مربوطه با همکاری وزارت بهداشت و سازمان روانشناسی کشور استفاده نماید تا دریانوردان بتوانند مشکلات خود را حل و فصل کنند.

در زمان همه‌گیری ویروس کرونا، دریانوردان چگونه این دوران گذار را سپری کردند؟

در ابتدا باید عرض کنم که وزارت بهداشت باید در حوزه دریا به شناخت کافی برسد و بعد از آن به جامعه دریانوردی توجه ویژه شود اما متأسفانه تا به امروز نقش اساسی ایفا نکرده و این بسیار تعجب‌برانگیز است. ناوگان دریایی کشور ما دارای افراد متخصصی است و مهم‌ترین رکن اقتصادی کشورمان در دست این افراد بوده به همین جهت سازمان بنادر باید با مسئولان وزارت بهداشت به‌طور جدی وارد مذاکره شوند و نقش این وزارت در حوزه سلامت دریانوردان بسیار پررنگ‌تر شود. در دوران کرونا با توجه به اهمیت تاثیرگذاری این بیماری بر اقتصاد کشور در حوزه دریانوردی در شرکت ملی نفتکش با حمایت مسئولان و مدیران وقت و همکاری کلیه دریانوردان اقدامات کنترلی و پیشگیرانه موثری انجام شد که این اقدامات شامل: انجام تست‌های غربالگری کرونا، انجام تست‌های PCR قبل از الحاق به ناوگان، تجهیز کشتی‌ها به کیت‌های تشخیصی کرونا، تهیه و ابلاغ دستورالعمل‌های پزشکی به ناوگان و پیگیری موارد بیماری دریانوردان تا بهبودی کامل همچنین انجام دودوره واکسیناسیون کرونا بر روی پرسنل کشتی‌ها با همکاری دانشگاه علوم پزشکی بوده است. با این اقدامات به نحو موثری بیماری کرونا در ناوگان نفتکش کنترل و چرخه کار ادامه یافت و خوشبختانه موفق شدیم با کمترین آسیب این دوران را پشت سر بگذاریم.

درمان دریانوردان در کشتی چگونه انجام می‌شود؟

با توجه به دور بودن دریانوردان از مراکز سلامت و بیمارستان‌ها، پیش‌بینی‌هایی صورت گرفته و قوانین و مقرراتی وضع شده است. به عنوان مثال در تمامی کشتی‌ها افسر دوم کشتی دوره‌های مختلف پزشکی را طی کرده و آمادگی برای درمان در یک کشتی را دارد و با استفاده از پکیج دارویی کاملی که در کشتی قرار داده شده به بیمار کمک می‌کند. علاوه بر این برخی بیماری‌ها وجود دارد که افسر دوم یا فرمانده کشتی آن را درمان یا حتی تشخیص نمی‌دهد، بنابراین مراکزی در سراسر جهان وجود دارد که از طریق تلفن کشتی می‌توان با آنها تماس گرفته و بعد از تشریح حال بیمار کمک‌هایی برای درمان دریافت کند. در برخی از مواقع باید بیمار به صورت اورژانسی به بیمارستان انتقال پیدا کند که نسبت به شرایط آن زمان از هلیکوپتر یا قایق ناجی استفاده می‌شود. در کشورمان نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی پزشکان معتمدی دارد که به‌طور آماده‌باش در طول ۲۴ ساعت آماده ارائه خدمات درمانی به دریانوردان است.

به عنوان پزشک معتمد چه توصیه‌ای به دریانوردان دارید؟

توصیه من به دریانوردان این است که چکاپ‌های دوره‌ای را به صورت منظم انجام دهند و فقط به کارت سلامت سازمان اکتفا نکنند. شاهد هستیم که برخی دریانوردان به دلایل اقتصادی و دور شدن از کار از گفتن بیماری‌های خود امتناع می‌کنند که این امر بسیار خطرناک است و نباید بیماری‌ها و مشکلات خود را مخفی نگه دارید.

موندرا کلید توسعه دریایی هند

بندر موندرا اولین بندر خصوصی و بزرگ‌ترین بندر کانتینری هند است که در سواحل شمالی خلیج کوچ در گجرات واقع شده و همچنین یک منطقه ویژه اقتصادی دارد. در لیست لویڈز ۲۰۲۳ این بندر در جایگاه بیست و هفتم، شلوغ‌ترین بندر جهان قرار گرفت. ظرفیت پذیرش آن در پایان سال ۲۰۲۲ شش میلیون و ۵۰۲ هزار TEU بود. اگرچه این ظرفیت نسبت به سال گذشته افت ۲/۴ درصدی را تجربه کرد ولی رتبه این بندر نسبت به سال گذشته تغییری نداشت. موندرا را می‌توانیم شاهدی بر رشد اقتصادی و پتانسیل گردشگری هند بدانیم. شهری بندری و شلوغ که ترکیبی منحصر به فرد از توسعه صنعتی و زیبایی طبیعی را ارائه می‌دهد.

امکانات بندر

قطعا بندر بزرگ موندرا یک شگفتی زیرساختی، یک دروازه اقتصادی بزرگ با اتصالات چندوجهی است. بزرگ‌ترین بندر تجاری هند با پیشرفته‌ترین زیرساخت‌ها و بزرگ‌ترین پایانه واردات زغال سنگ نیز تجهیز شده و همچنین تخلیه محموله‌ها در آن سریع و در حداقل زمان انجام می‌شود. این بندر مجهز به چهار پایانه کانتینری با ظرفیت ترکیبی ۷/۵ میلیون TEU است و بیش از ۳۵ سرویس فعال دارد. موندرا با اسکله‌های پیشروی عمیق و پایانه‌های چندمنظوره، به‌خوبی به بزرگ‌ترین کشتی‌های فله‌بر جهان سرویس‌دهی می‌کند. از طرف دیگر این بندر دارای فضاهاى ذخیره‌سازی سرپوشیده و باز با ظرفیت بسیار زیاد است. زیرساخت‌های پیشرفته در موندرا از حرکت روان محموله در داخل و خارج بندر پشتیبانی می‌کند. باید در نظر داشت که محموله‌های متنوعی در این بندر تخلیه و بارگیری می‌شوند. موندرا اسکله‌های مجهز برای سرویس‌دهی به شناورهای پست پانامکس دارد و همچنین دارای جرثقیل‌هایی با تکنولوژی پیشرفته است. یکی از پایانه‌های این بندر چهار اسکله اختصاصی دارد که به‌طور خاص برای جابه‌جایی محموله‌های مایع طراحی شده است. از آن‌جا که در چنین ترمینال‌هایی زیرساخت‌ها اهمیت بسیار دارند، این ترمینال‌های مایع به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که امکان انتقال ایمن و کارآمد محصولات مایع را فراهم می‌کنند. پس از تأسیس پایانه رو-رو اتومبیل در این بندر، حالا دیگر در موندرا صادرات اتومبیل، اتوبوس و کامیون نیز انجام می‌شود. از طرف دیگر منطقه ویژه اقتصادی (SEZ) در مجاورت بندر، صنایع مختلفی مانند نساجی، مواد شیمیایی و همچنین واحدهای تولیدی را در خود جای داده است. وجود پارک خورشیدی در موندرا نیز نشان‌دهنده تعهد این کشور و بندر به انرژی‌های تجدیدپذیر به حساب می‌آید.

بیست و پنج سالگی بندر

هفتم اکتبر امسال (۱۵ مهرماه ۱۴۰۲) بندر موندرا، بیست و پنج ساله شد و مسئولان بندری چند روز پیش، بیست و پنجمین سالگرد موندرا از زمان پهلوگیری اولین کشتی (MT Alpha) را جشن گرفتند. تقریباً از ربع قرن گذشته، بندر موندرا به بزرگ‌ترین بندر تجاری هند تبدیل شده است که به نظر می‌رسد هندی‌ها از این بابت بسیار خرسند هستند. این بندر نقش اساسی در رشد

اقتصادی هند و گسترش تجارت جهانی ایفا می‌کند.

موندرا در گذر سال‌ها

بار اصلی حمل‌ونقلی هند بر دوش بندر موندرا با ظرفیت جابه‌جایی ۳۳۸ میلیون تن در سال است. به روایتی موندرا را می‌توان عهده‌دار بیش از ۲۰ درصد از کل ترافیک بندری هند دانست. در سال ۱۹۹۸ کشتی MT Alpha به‌عنوان اولین شناور در این بندر پهلو گرفت و بندر شروع به کار کرد. سه سال بعد و در سال ۲۰۰۱ موندرا اولین بندر هند بود که ۱۰۰ میلیون تن بار را در یک سال جابه‌جا می‌کرد. در سال ۲۰۰۳ به‌وسیله منطقه ویژه اقتصادی (SEZ) رشد صنعتی و اقتصادی در منطقه سریع‌تر شد. اما در سال ۲۰۰۶ با ثبت ظرفیت جابه‌جایی بالا، این بندر به بزرگ‌ترین بندر هند تبدیل شد. سال ۲۰۱۰ را می‌توان نقطه عطف تاریخی موندرا دانست که جابه‌جایی سالانه ۲۰۰ میلیون تن بار در آن رقم خورد. سال ۲۰۱۵ رکورد دیگری ثبت شد یعنی جابه‌جایی ۳۰۰ میلیون تن محموله در یک سال! سهم بندر موندرا در هند بسیار حائز اهمیت است. این بندر به‌عنوان دروازه‌ای حیاتی برای طیف وسیعی از محموله‌ها از جمله زغال سنگ، سنگ آهن، نفت خام و... عمل می‌کند. موندرا در تجارت بین‌المللی هند نقش مهمی بر عهده دارد و واردات را در مقیاس وسیع تسهیل می‌کند. تأثیرگذاری بندر موندرا در هندوستان بسیار فراتر از جابه‌جایی محموله‌ها است و از نظر اقتصادی معیشت افراد بسیاری را به‌طور مستقیم و غیرمستقیم تأمین می‌کند. به هر ترتیب در این سال‌ها، این بندر توجهات بسیاری را به خود جلب کرده و سرمایه‌گذاری‌های شرکت‌های پیشرو هندی و بین‌المللی در آن نشان از همین امر دارد که به توسعه اقتصادی آن نیز کمک کرده است. موندرا استعداد زیادی برای شکوفایی بیشتر دارد و از این رو است که مسئولان بندری برنامه‌های بلندپروازانه‌ای را برای آن تدارک دیده‌اند. سرمایه‌گذاری بیش از ۵۰ هزار کروڑ روپیه برای توسعه بندر طی پنج سال آینده یکی از همین موارد به حساب می‌آید. به نظر می‌رسد قصد آن‌ها این است که ظرفیت جابه‌جایی در بندر را به بیش از ۵۰۰ میلیون تن افزایش دهند و موقعیت خود را بیش‌ازپیش در تجارت جهانی مستحکم کنند. علاوه بر این، APSEZ در نظر دارد پایانه‌های جدیدی در این بندر برای رسیدگی به انواع محموله‌های نوظهور مانند LNG و مواد شیمیایی مایع بسازد.

به هر ترتیب درحالی‌که این بندر بیست و پنجمین سالگرد خود را جشن می‌گیرد، رویای آینده‌ای روشن‌تر برای تجارت و رونق اقتصادی هند را هم در سر می‌پروراند.

ساحل مندوی

اگر به دنبال آرامش هستند به سواحل بکر مندوی در حدود ۴۰ کیلومتری موندرا سر بزنید. آب‌های درخشان و ماسه‌های نرم، ترکیب فوق‌العاده چشم‌نوازی را در این منطقه فراهم آورده است. مندوی محیطی عالی برای ورزش‌های آبی یا قدم‌زدن‌های صبحگاهی و فراتر از آن به حساب می‌آید. ساحلی روبایی با سایه‌هایی از کشتی‌های کوچک و بزرگ با تم نارنجی رنگ خورشید روی ماسه‌ها، غروب را چنان دیدنی می‌کند که طعم خوش این روزها را هرگز فراموش نخواهید کرد.



مقاله



تمرکز جدی IMO و ILO برای حل مشکلات دریانوردان



زهرا سন্দالی

کارشناس اداره کل امور دریانوردان
سازمان های تخصصی و بین المللی
سازمان بنادر و دریانوردی

اخیرا سازمان بین المللی کار ILO و سازمان بین المللی دریانوردی IMO کارگروه سه جانبه مشترکی را برای شناسایی و رسیدگی به مسائل و موضوعات دریانوردان از جمله در مورد نحوه برخورد با موارد رها شدن دریانورد ایجاد کردند. در اولین جلسه، کارگروه سه جانبه مشترک در دسامبر ۲۰۲۲ میلادی، دستورالعمل هایی برای مقامات دولت صاحب بندر و دولت صاحب پرچم در مورد نحوه برخورد با دریانوردان رها شده به تصویب رسید.

تصویب این دستورالعمل ها به دنبال افزایش گزارش قابل توجه موارد رها شدن خدمه کشتی ها به سازمان بین المللی کار بود که از کمتر از ۲۰ مورد در بین سال های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۶ میلادی، ۴۰ مورد در سال ۲۰۱۹ میلادی، ۸۵ مورد در سال ۲۰۲۰ میلادی، ۹۵ مورد در سال ۲۰۲۱ و ۱۱۴ مورد در سال ۲۰۲۲ میلادی افزایش یافته است. هدف تصویب دستورالعمل ها، برای بهبود هماهنگی بین کشورها، از جمله کشورهای صاحب پرچم، کشورهای صاحب بندر، کشورهایی که دریانوردان در آنها تابعیت یا مقیم هستند، به منظور حل و فصل سریع تر موارد رها شدن، دریافت حقوق و دستمزد و بازگرداندن آنها به وطن و خانواده هایشان بود.

این رهنمودها بر اساس استانداردهای مرتبط سازمان بین المللی کار، به ویژه کنوانسیون کار دریایی ۲۰۰۶، قطعنامه ها و قوانین در چهارچوب مقررات سازمان بین المللی دریانوردی تدوین شده است. بر اساس کنوانسیون کار دریایی MLC کشورهای صاحب پرچم، باید اطمینان حاصل کنند که یک سیستم تضمین امنیت مالی برای کشتی هایی که پرچم آنها را برافراشته می کنند، وجود دارد.

دستورالعمل های جدید، کشورهای صاحب پرچم را تشویق می کند تا حداقل سالانه اعتبار این امنیت مالی را تأیید کنند و کشورهای صاحب بندر را تشویق می کنند تا در بازرسی از کشتی های خارجی ورودی به این مسئله توجه ویژه ای داشته باشند. همچنین از کشورهایی که خدمات استخدام و کاریابی در آنها ارائه می شود، می خواهند تا اطمینان حاصل کنند که خدمات مربوطه برای کاریابی و استخدام دریانوردان به طور مرتب مورد ارزیابی قرار می گیرد و مورد تأیید است.

دستورالعمل های جدید، رویه هایی را برای موارد عدم انجام تعهدات مالک کشتی نسبت به تعهدات خود برای تهیه و پوشش هزینه های بازگرداندن دریانوردان، دستمزدهای معوقه و سایر حقوق قراردادی و تأمین نیازهای ضروری، از جمله مراقبت های پزشکی، در شرایط

دریانوردان رها شده مشخص کرده است.

همچنین در ادامه همکاری های این دو سازمان در قالب کارگروه مشترک دستور داده شده است که به موارد «آزار و اذیت در بخش دریایی، از جمله تجاوز جنسی و آزار جنسی» با در نظر گرفتن اطلاعات ارائه شده، با هدف ارائه توصیه هایی برای گام های آتی، از جمله توسعه قوانین، سازوکارها، سیاست ها و راه اندازی کمپین های آگاهی بخشی توسط ذینفعان مربوطه، به منظور گزارش دهی و پیگیری های مناسب در جلسه ۲۰۲۳ رسیدگی شود.

برخی دستورالعمل های تهیه و تصویب شده عبارت اند از:

- دستورالعمل های رفتار منصفانه با دریانوردان در صورت وقوع سوانح و حوادث دریایی

- دستورالعمل های مربوط به مسئولیت های مالکان کشتی در رابطه با دعاوی مربوط به صدمات یا مرگ دریانوردان

- دستورالعمل ارائه تضمین امنیت مالی در صورت رها شدن دریانوردان سازمان بین المللی کار و سازمان بین المللی دریانوردی متعهد به ادامه حمایت از دریانوردان



دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی، کیتاک لیم از گیلبرت هونگو، مدیرکل سازمان بین المللی کار طی دیداری در مقر سازمان بین المللی کار در مورد موضوعاتی که بر دریانوردان تأثیر می گذارد و تشدید همکاری نزدیک بین دو آژانس سازمان ملل متحد تأکید کردند. دو رئیس در مورد وضعیت کشتی ها و خدمه آنها که از زمان شروع درگیری نظامی در بنادر اوکراین سرگردان شده اند بحث و ابتکاراتی را برای تسهیل خروج ایمن کشتی ها و خدمه از بنادر اوکراین بررسی کردند.

در این نشست از همکاری نزدیک مداوم با صنعت و کشورهای تحت پرچم قدردانی شد و بر نیاز به اطلاعات به روز در مورد تعداد کشتی ها و وضعیت خدمه مربوطه برای شناسایی اقدامات لازم تأکید شد. همچنین در این نشست بر اهمیت ادامه رعایت کنوانسیون کار دریایی سازمان بین المللی کار در سال ۲۰۰۶ (MLC) برای طرف های مربوطه تأکید شد.

مدیران همچنین در مورد موضوعات مورد علاقه دوجانبه، به ویژه همکاری نزدیک در مورد نقش عنصر انسانی در کشتیرانی و نیاز به اطمینان از شرایط کاری مناسب برای همه دریانوردان بحث کردند. علاوه بر این، در این جلسه در مورد توسعه هم افزایی در زمینه همکاری های فنی، نیاز به تقویت بازرسی های پرچم و بندر کشتی ها با توجه به مسئولیت های اجتماعی و حقوق کار؛ ارتقای MLC، ۲۰۰۶،

به عنوان یک ابزار الزام آور بین المللی که از نزدیک با کنوانسیون بین المللی IMO در مورد استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان (STCW)، ۱۹۷۸ و کد مدیریت ایمنی بین المللی ISM مرتبط بحث و گفت وگو شد. نگرانی های مشترک با توجه به نیروی انسانی و خستگی؛ رفتار منصفانه با دریانوردان، از جمله رها شدن، جرم انگاری و قلدری و آزار و اذیت؛ موافقت کردند هماهنگی ها و جلسات منظم بین دو دبیرخانه انجام شود.

مدیران IMO و ILO بر علاقه عمیق خود به حرکت رو به جلو برای ارتقاء نقش حیاتی کشتیرانی و دریانوردان از طریق یک ابتکار مشترک در آینده تأکید کردند. هر دو رئیس توافق کردند که این نشست در راستای تقویت روابط کاری دبیرخانه های IMO و ILO و در نتیجه دریانوردان در سراسر جهان است.

منبع:

<https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues.aspx>

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/aspX.1898-WhatsNew>

<https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>



شناسایی و اولویت بندی ابعاد اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری و نقش آن در مدیریت شهری

(مطالعه موردی شهرهای بندری استان خوزستان)

چکیده

● محمدتوکلی

شهرهای بندری به عنوان یک حلقه مهم در زنجیره لجستیکی کشور قلمداد می شوند. این مهم در چهارچوب تحقق مفهوم اکوسیستم کارآفرینی شهر بندری به عنوان عامل اساسی زنجیره تأمین کالای کشور و نقش آن در مدیریت شهری قابل دستیابی است. هدف اصلی این پژوهش، شناسایی و اولویت بندی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران است. این پژوهش از نوع تحقیقات کیفی و روش تحقیق، مطالعه موردی و نحوه گردآوری داده ها مصاحبه عمیق نیمه ساختار یافته با خبرگان است. جامعه آماری، خبرگان صنعت حمل و نقل دریایی و روش نمونه گیری هدفمند است. روش تجزیه و تحلیل داده های حاصل از مصاحبه ها کدگذاری و حاصل این کدگذاری هشت بعد و ۸۴ شاخص بود. برای سنجش روایی پژوهش از گروه کارشناسان و پایایی از مستندسازی تمامی مراحل توسط چندین پژوهشگر استفاده شد. در پایان نسبت به اولویت بندی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی براساس تکنیک مقایسه های زوجی اقدام شد. نتایج نشان داد ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران به ترتیب اولویت عبارت اند از: سیاست، مالی، بازارها، ذی نفعان سرمایه انسانی، حمایت ها، سرمایه طبیعی و فرهنگ که توجه هم زمان با رویکرد سیستمی به تمامی ابعاد، موجب توسعه متوازن و پایدار کارآفرینی در مدیریت شهرهای بندری می شود.



واژه های کلیدی: اکوسیستم کارآفرینی، شهر بندری، مدیریت شهری، تجارت، حمل و نقل دریایی

مقدمه:

تشکیلات بازرگانی یک اقدام و عمل شهری و وابسته به شهر است. مناطق بندری در تمامی بندرهای کره زمین نزدیک شهر قرار دارند. این بندرها با تفکر قطب رشد مرتبط با ترابری حجیم دریایی و رودخانه ای قرار و مطابقت دارند. کارکرد اصلی بنادر به عنوان یکی از حلقه های مهم زنجیره فعالیت های تجاری و بازرگانی، انتقال کالاهای مختلف از طریق مبادی دریایی است که به لحاظ مقیاس عملکردی می توانند منطقه ای و بین المللی یا محلی و استانی باشند. البته در شرایط امروزی «بنادر برتر، تنها دروازه ورود و خروج کالا نیستند، بلکه به تولیدکنندگان عمده ای تبدیل شده اند که تمام ابزار حمل و نقلی را در اختیار دارند تا بتوانند محصولات خود را هرچه سریع تر و ارزان تر به بازارهای مصرف برسانند» (ساطعی، ۱۳۸۸).

ایران با موقعیت جغرافیایی مناسب (واقع شدن در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب)، همسایگی با ۱۵ کشور با جمعیت ۶۰۰ میلیون نفری، عظیم ترین منابع نفتی، گازی و معادن، هفت استان ساحلی، ۴۰ درصد مرز آبی و پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی نتوانسته پل ارتباطی مناسبی بین کشورهای منطقه و جهان باشد.

در سال ۲۰۱۷ میزان درآمدهای ناشی از اقتصاد بنادر در کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان ۳۶ میلیارد دلار بوده که سهم ایران کمتر از دو میلیارد دلار (۵/۵۵ درصد) بوده است و رتبه بزرگ ترین بندر ایران (بندر شهید رجایی) در جهان ۷۶ است (نشریه لویذ لیست، ۲۰۱۷).

این در حالی است که بنادر کشورهای منطقه از جمله عربستان، امارات، عمان و ترکیه در رده های بالاتری قرار دارند و این نشان دهنده وجود ظرفیت های خالی زیاد در بنادر کشور است. با توجه به قابلیت ها و مزیت های نسبی بنادر و سواحل کشور، بین بنادر ایران و منطقه و جهان فاصله زیاد و معناداری وجود دارد. نبود نگاه کلان و اکوسیستمی به کارآفرینی کشور و عدم توجه لازم به تمامی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری از جمله علل این عقب ماندگی ها هستند.

هدف این پژوهش شناسایی و اولویت بندی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران است. در این راستا این پژوهش درصدد پاسخ گویی به این پرسش است که ابعاد و اولویت های اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران کدام اند؟

در دنیای امروزی، اکوسیستم های کارآفرینی نقش و سهم مهمی در اقتصاد ملی در سطوح خرد و کلان جوامع مانند تولید ناخالص داخلی دارند و در این میان حمل و نقل دریایی بر پایه اقتصاد دریامحور دارای سهم عمده ای است.

حدود ۹۰ درصد تجارت خارجی از طریق راه های آبی در جهان و ایران صورت می پذیرد. چنین سهمی در میان سایر شیوه های حمل و نقل حاکی از اهمیت حمل و نقل دریایی در تجارت جهانی و اقتصاد ملی کشورها است. سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی نزدیک به ۱۰ درصد و در کشورهای ساحلی اروپایی مثل اتحادیه اروپا تا ۵۰ درصد است، اما این رقم در کشور ایران دو درصد است (گزارش بانک مرکزی، ۱۳۹۷). بر اساس آخرین آمار میزان تجارت از طریق حمل و نقل دریایی (تجارت دریابرد) در جهان از مرز ۱۱ میلیارد تن در سال عبور کرده است. میزان تجارت دریابرد در ایران با احتساب صادرات و واردات کالاهای نفتی و غیرنفتی در حدود ۳۰۰ میلیون تن است که ۲/۷ درصد یا یک هفتم از تجارت دریابرد در سطح جهانی را به خود اختصاص داده است (آنکتاد، ۲۰۱۸).

سهم پایین صنعت حمل و نقل دریایی ایران از تجارت و حمل و نقل دریایی جهان با وجود مزیت ها و فرصت های موجود گویای این است که این صنعت نتوانسته سهم بازار درخور و شایسته خود را تحصیل کند.

برای خروج از این وضعیت و ارتقا جایگاه صنعت حمل و نقل دریایی نیازمند نگاه جامع به تمامی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری هستیم تا به عنوان یک راهبرد خروج از این وضعیت با بهره گیری از آن بتوان به طور دقیق به تقاضاهای مشتریان و ذی نفعان بندری پاسخ داد.

در بسیاری موارد بنادر به سکوه های تخلیه و بارگیری تبدیل شده اند و این امر خطایی بزرگ به حساب می آید. چرا که به یقین بندری موفق خواهد بود که شهر موفقش داشته باشد. این امر بر لزوم توجه به رابطه دوسویه بندر و شهر و تأثیر متقابل آن ها بر یکدیگر تأکید دارند. شهر و بندر در فرآیند تکوین خود، لازم و ملزوم یکدیگر بوده و توسعه هریک به دیگری وابسته است. به عبارت دیگر پیوند ساختاری محکمی بین این دو وجود دارد، بندر در ذات خود به عنوان عامل توانا در سازماندهی بازرگانی و ارتباطی نمی تواند نقش ایفا کند، مگر با شهر و مدیریت شهری در ارتباط باشد. بنابراین،

مروری بر ادبیات و پیشینه پژوهش

در ایران بیش از ۱۲۰ نوع زمینه استفاده از بندر، دریا و سواحل وجود دارد که هرکدام از آن‌ها می‌تواند بستری برای کارآفرینی در حوزه بندری و دریایی در شهرهای بندری شود. در همین راستا تمرکز بر صنایعی که در حوزه دریا و بندر در آن مزیت نسبی و مطلق داریم کلید رمز موفقیت است که از جمله می‌توان به این زمینه‌های کارآفرینی اشاره کرد: تجارت و صنعت حمل‌ونقل دریایی، ساخت انواع کشتی و صنایع ساحل و فراساحل، دریانوردی و کشتیرانی، صید آبزیان، تولید انرژی‌های پاک، ورزش‌های آبی، پرورش و صید مروارید، ساخت پارک آبی، استفاده از جلبک‌های دریایی، داروها و غذاهای دریایی، مسافری و گردشگری دریایی و...(الصفی، ۱۳۹۳). نقش مدیریت شهرهای بندری در ارتباط با مشخص کردن مزیت‌های کسب‌وکار و ایجاد بستر لازم برای ایجاد آن‌ها و رونق اقتصاد و تجارت شهرهای بندری بسیار حائز اهمیت است. تجارت و صنعت حمل‌ونقل دریایی که بنادر و شهرهای بندری یکی از ارکان اصلی آن است اهمیت ویژه‌ای در ایجاد اشتغال و درآمدزایی در کشورها دارد. این میزان اشتغال را می‌توان در دو حوزه کارکنان شاغل در ناوگان حمل‌ونقل و کارکنان شاغل در بنادر به‌عنوان کارگزار تعریف کرد (نامبلا و تروچيلا ، ۲۰۱۰). امروزه تأثیر حمل‌ونقل دریایی بر شهرسازی و آبادانی در دو شکل مستقیم و غیرمستقیم قابل مشاهده است. در شکل مستقیم توسعه فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی و صنایع پشتیبان آن باعث ایجاد صنایع و شرکت‌های بزرگ در مناطق ساحلی و پسکرانه‌های بنادر شده‌اند و به تبع آن، بسیاری از شهرهای پرجمعیت و ثروتمند جهان در زمره شهرهای ساحلی قرار گرفته‌اند. در شکل غیرمستقیم، حمل‌ونقل دریایی با کاهش هزینه‌های حمل انواع مصالح ساختمانی و مواد معدنی، جابه‌جایی آن‌ها را حتی در فواصل بین‌قاره‌ای نیز توجیه‌پذیر ساخته و درنتیجه به ساخت سریع‌تر و ارزان‌تر پروژه‌های ساختمانی و عمرانی در نقاط مختلف دنیا کمک کرده است(نجفی و افتخاری، ۱۳۹۲). مطالعه ادبیات موضوع نشان می‌دهد که تاکنون در ارتباط با اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری در کشور پژوهشی صورت نگرفته است و شکاف نظری و عملیاتی وجود دارد. اگرچه مؤلفه‌های کلی در اکوسیستم‌های کارآفرینی می‌توانند یکسان باشند ولی شاخصه‌ها متناسب با زمینه شهرهای بندری باید بسترمند شوند. این مطالعه با توجه به شکاف و خلأ نظری و نبود پژوهشی در حوزه اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری در ادبیات اکوسیستم کارآفرینی در پی ایجاد یک مفهوم جدید و تعریف آن در ادبیات اکوسیستم کارآفرینی و همچنین شناسایی واحصا ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری و پرکردن این شکاف و مشارکت در توسعه نظری مرزهای دانش در راستای تکامل علمی موضوع است.

شهر بندری

شهر بندری، شهری است که در کناره ساحلی اعم از ساحل دریا، رودخانه یا اقیانوس شکل گرفته و دارای تأسیسات بندرگاه است و کشتی‌ها برای حمل‌ونقل کالا در آنجا آمد و شد می‌کنند. دریا و آب همواره از مهم‌ترین عناصر شهرهای بندری به حساب می‌آیند، چرا که علاوه بر تأمین دسترسی، مهم‌ترین بخش هویت و تصور ذهنی از شهر هستند. در سال‌های اخیر تلاش بر این بوده است که سواحل شهری برای ساکنان و گردشگران قابل استفاده شود و از این طریق به شکل‌گیری تصویری کلی از شهر و بندر کمک شود. ادراک شهر از سمت بندر و لبه آب می‌تواند به خلق فضاهای شهری، ارتباطات کالبدی و بصری و تقویت محوره‌ای شهری منتهی به بندر شود که می‌تواند تأثیر بسیار مهمی در تقویت نقش عملکردی بندرو افزایش خوانایی نوار ساحلی توسط شهروندان در محدوده بندر داشته باشد. بنابراین سیاست توسعه بندر نمی‌تواند جدا از برنامه‌ها و سیاست‌های توسعه شهر صورت پذیرد (مهندسین مشاور هرم پی، ۱۳۹۷).

تعامل شهر–بندر

مناطق بندری در تمامی بندرهای کره زمین نزدیک شهر قرار دارند. این بندرها با تفکر قطب رشد مرتبط با ترابری حجیم دریایی و رودخانه‌ای قرار و مطابقت دارند. شهرهای بندری در کشورهای توسعه‌یافته از ویژگی‌های خاصی تبعیت می‌کنند و آن ویژه‌گی‌ها بر نقش و حضور پررنگ جمعیت ثابت و متغیر، مؤسسه‌های پولی و مالی و اعتباری، تأسیسات گردشگری، تفریح و سرگرمی و فضا برای تعامل بین فردی و جمعی تأکید دارد. حاصل تعامل بین این دو نهاده «شهر» و «بندر»، شکل‌گیری فضایی نهادینه شده برای کار، اداره امور حمل‌ونقل، گردشگری، جذب پول و تحصیل درآمد است. ضمن آن‌که به زمینه‌های فرهنگی، آموزشی و اجتماعی نیز به‌شدت توجه می‌شود.(همان، ۱۳۹۷).

دستاوردهای شهر برای بندر

نقش شهر برای بندر ارائه تلاش‌هایی همه‌جانبه است تا زمینه‌های لازم برای کارکنان بندری (سکونت و تفریح و ارائه خدمات عمومی)، دریانوردان، تجار و بازرگانان و کارکنان شرکت‌های حمل‌ونقلی و نمایندگی‌های آنان را فراهم آورد. یکی از دستاوردهای شهر برای بندر می‌تواند ایفای نقش حمایتی برای بندر باشد که ازجمله آن‌ها می‌توان به این موارد اشاره کرد:

۱) واگذاری زمین برای توسعه بندر

۲) تأمین منابع انسانی و منابع کار

۳) پذیرش جمعیت‌های مهاجر



دستاوردهای بندر برای شهر

اولین رسالت و تعهد بندر در مقابل شهر، ارائه مساعدت و کمک برنامه‌ریزی، برای پرورش فضاهای شهری باهدف ترویج فرهنگ دریایی و تقویت زیرساخت‌های بصری و توجه به سیمای روزانه و شبانه شهری است که آن شهر به نحو مطلوب باید برخوردار و بهره‌مند از المان‌ها و نشانه‌های دریایی و بندری باشد.

بندر می‌تواند فرصت‌هایی را به‌منظور توسعه و رونق شهر ایجاد کند که از جمله می‌توان به این موارد اشاره کرد:

۱) تأکید به مداخله برای توسعه شهری و گسترش خدمات عمومی و حمل‌ونقل درون و برون شهری و کمک به بهداشت شهر
۲) تأکید به ایفای نقش فرهنگی، اجتماعی و تقویت گردشگری
۳) تأکید به گسترش زمینه فعالیت‌های تجاری، توسعه بازارچه‌های ساحلی، مشارکت در فعالیت‌های بندری برای تخلیه و بارگیری (همان، ۱۳۹۷).

مدیریت شهرهای بندری

مدیریت یکپارچه شهرهای بندری و نقش آن در ابعاد مختلف زندگی در شهرهای بندری از مباحث مهم و اساسی در رسیدن به یک توسعه همه‌جانبه متوازن و پایدار است. رشد و توسعه هر جامعه‌ای مرهون مدیریت مدبرانه و مقتدرانه‌ای است که بتواند با اعمال مدیریت همه‌جانبه‌نگر، جامعه را از مراحل مختلف توسعه عبور دهد و جامعه را به بالندگی و توسعه مطلوب برساند. مدیریت شهری، عبارت است از اداره امور شهر به‌منظور ارتقای مدیریت پایدار مناطق شهری در سطح ملی با در نظر داشتن و تبعیت از اهداف سیاست‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور است. هدف سیستم مدیریت شهری به‌منابه جزئی از سیستم حکومتی اداره امور شهرها است.

مدیریت شهری ابزاری است که به‌وسیله آن می‌توان توسعه همه‌جانبه، متوازن و پایدار فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی را ایجاد کرد. مشارکت تمامی آحاد جامعه شهرهای بندری که نوعی تمرکززدایی در اداره امور است، می‌تواند موجب بهبود در توسعه انسانی و مدیریت شهری شود(مک گیل، ۱۹۹۸). یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین وظایف سیستم مدیریت شهری، برنامه‌ریزی شهری منطبق با اصول علمی مدیریت است. در این برنامه‌ریزی موارد زیر دارای اهمیت هستند:

الف) توسعه بانک‌های اطلاعات فضایی(شهری و منطقه‌ای) برای تحلیل برنامه‌ریزی

ب) ترکیب مدل‌های برنامه‌ریزی شهری ومنطقه‌ای با فناوری‌های فضایی **ج)** توسعه وساخت سیستم‌های پشتیبان برنامه‌ریزی(صفائی پور، ۱۳۹۶).



چالش‌های مدیریت شهرهای بندری

ازجمله چالش‌های مدیریت شهرهای بندری می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. کیفیت مدیریت شهری در اجرا
۲. مشکلات شهری (ترافیک، آلودگی هوا، مسکن، بیکاری، حاشیه‌نشینی و زاغه‌نشینی، امنیت، تراکم، شلوغی و...)
۳. تأمین درآمدهای پایدار برای شهر
۴. تصمیم‌های خلق‌الساعه و تغییرهای پرشتاب مدیریت
۵. ضعف در تدوین و اجرای قوانین
۶. نبود مبانی فکری و اندیشه‌ای در برنامه‌ریزی‌ها
۷. سوءمدیریت‌ها و ناهماهنگی میان دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط با مدیریت شهری و نداشتن نگاه یکپارچه در اداره امور شهرهای بندری
۸. کمبود نیروهای انسانی متخصص و متعهد
۹. کم‌بودن مشارکت ذی‌نفعان بندری در توسعه متوازن، همه‌جانبه و پایدار شهرهای بندری (یافته‌های پژوهش)

اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری

اکوسیستم کارآفرینی به افراد، سازمان‌ها و نهادهایی اشاره می‌کند که محرک و یا مانع تصمیم فرد برای کارآفرینی بوده و بر احتمال موفقیت فرد در صورت راه‌اندازی کسب‌وکار کارآفرینانه تأثیرگذار است. اکوسیستم، محیطی را ایجاد می‌کند که لازم است عناصر آن برای رشد بنگاه‌های نوآور با یکدیگر همراه شوند(مدرسی، ۱۳۹۳).

پژوهشگران نقطه نظرات گوناگونی را در ارتباط با اکوسیستم کارآفرینانه بیان کردند که این نظرات اشتراکاتی را نیز با هم دارا ازجمله می‌توان از منحصربه‌فرد بودن هر اکوسیستم و همچنین وجود آن در یک منطقه جغرافیایی مشخص نام برد.

اکوسیستم کارآفرینی در شهرهای بندری مجموعه‌ای از اجزای به هم مرتبط و وابسته از عوامل (افراد، سازمان‌ها و...) هستند که در فرآیند و ایجاد کارآفرینی در شهرهای بندری مؤثرند و از آن تأثیر می‌پذیرند و تعامل مستمری بین عوامل سیستم در یک منطقه جغرافیایی مشخص با رابطه‌ای دوسویه برقرار است(توکلی، ۱۳۹۸).

روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش از نوع تحقیقات کیفی و روش تحقیق، مطالعه موردی و نحوه گردآوری داده‌ها، مصاحبه عمیق نیمه ساختار یافته با خبرگان است. جامعه آماری، خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران شامل کارشناسان، مدیران و مشاوران شاغل در بخش‌های دولتی، خصوصی و تعاونی بنادر و ستاد مرکزی است و روش نمونه‌گیری هدفمند (قضautی) است. مصاحبه‌ها با استفاده از فرآیند تکرار تا رسیدن به اشباع نظری ادامه یافت. روش تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از مصاحبه‌ها، کدگذاری(کدگذاری باز، محوری و انتخابی) بوده که به دو صورت دستی و با استفاده از نرم‌افزار اطلس‌تی انجام شد؛ برای سنجش روایی پژوهش از گروه کارشناسان و پایایی از مستندسازی تمامی مراحل توسط چندین پژوهشگر استفاده شد.

پس از شناسایی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران، با استفاده از پرسشنامه در قالب ماتریس وزن‌دهی نسبت به اولویت‌بندی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی اقدام شد. این پژوهش در شهرهای بندری استان خوزستان شامل بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و آبادان صورت گرفته است.

یافته‌های حاصل از کدگذاری مصاحبه‌ها

سؤال پژوهش به این شرح بیان شد که: «ابعاد و اولویت‌های اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران کدام‌اند؟» در تفسیر یافته‌های ناشی از کدگذاری‌ها، پژوهشگر تلاش نمود تا دسته‌بندی‌های به عمل آمده را به نحوی در تعامل با یکدیگر قرار دهد که ارتباط میان این دسته‌بندی‌ها و در نتیجه عناصر تشکیل دهنده آن‌ها حفظ شود. برای این امر ترکیبات گوناگونی آزموده شدند تا بتوانند چهارچوب مورد نظر را به شکل مناسبی ابراز دارند. در نهایت پژوهشگر ترکیبی را ابداع کرد که در ارتباط با موضوع پژوهش تناسب داشته باشد و در عین حال وابستگی میان عناصر دخیل در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران را نیز حفظ کند. ۸۴ شاخص حاصل از کدگذاری‌ها در قالب هشت بُعد دسته‌بندی شد. که در جدول شماره ۱ مشاهده می‌شود.

جدول (۱): ابعاد و شاخص‌های اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری

اکوسیستم کارآفرینی در شهرهای بندری	سیاست	شفافیت قوانین، عدم تعارض قوانین، عدم تورم قوانین، آگاهی به قوانین، ثبات سیاست‌ها، عدم نقص و خلأ قوانین، عدم موازی کاری، ساختار و وظایف، طرح جامع بنادر بازرگانی کشور، سیاست‌گذاری‌های بلندمدت، برون‌سپاری (خصوصی‌سازی)، آگاهی بخشی به متولیان و سرمایه‌گذاران در ارتباط با صنعت بندرداری
	بازارها	توجه به مطلوبیت مشتریان، باشگاه مشتریان، مدیریت ارتباط با مشتری، ثبات نرخ ارز، ثبات بازار بانکی و مالی، رقابت، صنایع تولیدی و تبدیلی، تنظیم تعرفه‌ها بر اساس مکانیزم بازار، تسهیل و تسریع در ورود و خروج کالا، قیمت تمام شده کالا، هماهنگی بین شیوه‌های حمل‌ونقل، توزیع خدمات و کالا، الحاق به قراردادهای، کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی، تعاملات و تعهدات بین‌المللی، تحریم‌ها
	سرمایه انسانی	کارکنان دانشی، شایسته‌سالاری، مهارت کارکنان، دسترسی به نیروهای انسانی در سطوح مختلف، مدیریت دانش، مؤسسات و نهادهای آموزشی و پژوهشی، شرکت‌های دانش‌بنیان، مراکز رشد کسب‌وکار (انکوباتورها)، انتقادپذیری، عملکرد سلیقه‌ای و جزیره‌ای (بخشی‌نگری)، مدیریت علمی و اجرایی، ویژگی‌های شخصیتی، خلاقیت، درک فرصت و آینده‌نگری، مدیریت شهرهای بندری
	حمایت‌ها	اراضی پشتیبان، تأمین منابع و عوامل تولید، لجستیک بندری، امکانات بندری، استارت‌آپ‌های IT محور، کسب‌وکارهای سایر و IT محور، هوشمندسازی، زیرساخت نظام مدیریت اطلاعات، انتقال و تبادل تکنولوژی
	ذی‌نفعان	هماهنگی و همکاری متقابل نهادها و سازمان‌ها، سازمان‌های مردم‌نهاد (سمن)، مدیریت شبکه ذی‌نفعان، نهادها، سازمان‌ها، مؤسسات، انجمن‌ها، اصناف، اتحادیه‌ها، شرکت‌ها و وزارت‌خانه‌های داخلی، نهادها، سازمان‌ها، مؤسسات، انجمن‌ها و مجامع بین‌المللی، رقبا، شهرهای بندری
	فرهنگ	وفاق ملی، نظارت اجتماعی، کارآفرینی زنان، تنوع فرهنگی، الگوهای ذهنی، کارآفرینی بر اساس ویژگی‌های فرهنگ بومی منطقه، ریسک‌پذیری، جمع‌سالاری، قانون‌مداری، تعامل و گفت‌وگو
	مالی	منابع مالی کارآفرینان، روش‌های تأمین مالی، تسهیل ورود و خروج سرمایه، تسهیلات مالی، مؤسسه و صندوق ذخیره مالی، هزینه‌های ثابت، هزینه‌های متغیر، بوروکراسی اداری، درآمدهای عملیاتی (خدمات بندری و دریایی)، درآمدهای غیرعملیاتی
	سرمایه طبیعی	عمران و پیشرفت شهرهای بندری، محیط تجاری، شرایط و قابلیت‌های خاص منطقه، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، گردشگری دریایی، عوامل آب و هوایی

با توجه به شکاف نظری موجود و سؤال و هدف پژوهش، یافته‌های این پژوهش را از حیث دانش‌افزایی و توسعه علم می‌توان به شرح زیر مورد بحث قرار داد:

دانش‌افزایی در سطح نظری: مطالعه و پژوهش حاضر به دلیل هم‌پوشانی نظریه‌های مرتبط با اکوسیستم کارآفرینی به شکلی که منجر به ارائه خدمات موفق جدید شود، سبب ایجاد دانش جدید در حوزه مشترک میان این رشته‌ها شده و در نتیجه به گسترش دانش میان‌رشته‌ای کمک می‌کند. وارد کردن یک مفهوم و تعریف جدید در ادبیات اکوسیستم کارآفرینی با عنوان «اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری» و کدگذاری مصاحبه‌ها در ارتباط با اکوسیستم کارآفرینی در حوزه شهرهای بندری ایران با هشت بُعد و ۸۴ شاخص که مهم‌ترین و اولویت‌دارترین بُعد آن سیاست بود. و در نهایت با توجه به شکاف نظری موجود منتج به مشارکت نظری در توسعه مرزهای علم و دانش و نقش و سهم نوآورانه این اثر پژوهشی در پیشرفت و تکامل علمی این موضوع می‌شود. برای سایر پژوهشگران و سیاستگذاران این حوزه، بینش و نگرشی جامع و جدید را در افق پیش‌روی آنان می‌گشاید تا با توجه به تمامی ابعاد

مختلف و مرتبط با تجارت بین‌الملل و حمل‌ونقل دریایی به مسئله بنگرند و پژوهش‌ها و تصمیمات خود را با دیدی فراخ و توجه به جمیع جهات مؤثر در این فرآیند داشته باشند و از تک بعدی‌نگری و نادیده گرفتن سایر ابعاد مؤثر پرهیز کنند تا در نهایت به پژوهش و تصمیمات اثربخش که در عمل کارایی لازم را نیز داشته باشد، دست یابند.

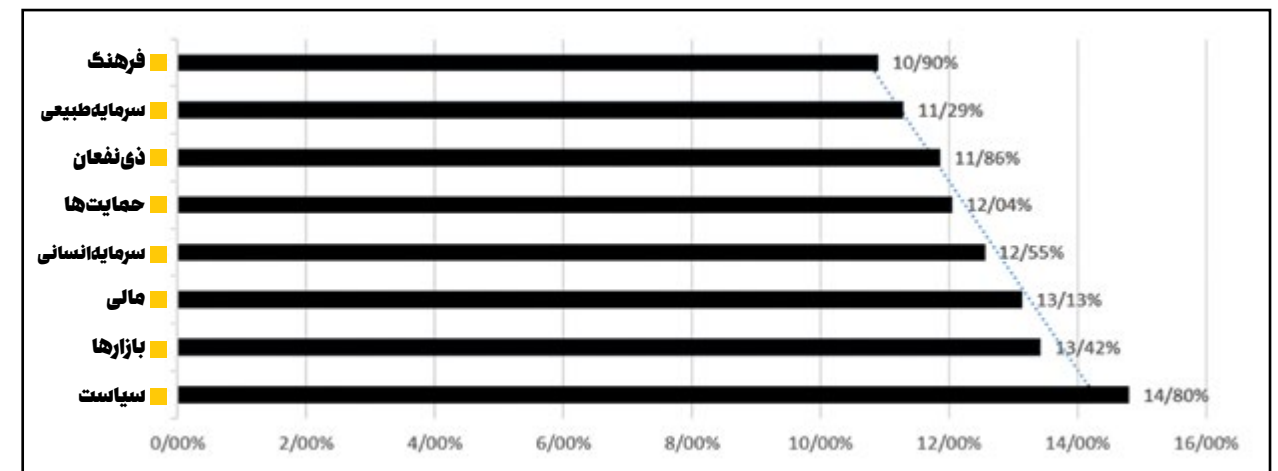
محقق پس از بررسی‌های متعدد صورت گرفته در مرور ادبیات موضوع و با توجه به پرسش‌ها و پاسخ‌های مصاحبه‌های انجام شده بر اساس فرآیند تکرار تا اشباع نظری با خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران در ارتباط با شناسایی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران و کدگذاری مصاحبه‌ها نتیجه گرفت با توجه به بستر، زمینه و شرایط شهرهای بندری ایران، این ابعاد در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران مؤثر هستند. تمامی ابعاد با یکدیگر در ارتباط هستند و بر هم تأثیر می‌گذارند و از هم تأثیر می‌پذیرند ولی میزان تأثیر و تأثرشان متفاوت است.



تحلیل فرآیند سلسله مراتبی

پس از شناسایی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران، فرم‌های مقایسه دودویی در قالب فرمت اکسل با نام ماتریس وزن‌دهی معیارهای ارزیابی تهیه شد و با تعامل صورت گرفته با کارشناسان خبره و تکمیل فرم‌های مقایسه‌های دودویی به وسیله ۲۰۱ نفر از کارشناسان خبره شاغل در بخش‌های دولتی، خصوصی و تعاونی بنادر و سازمان مرکزی، بر اساس روش ساعتی اوزان معیارها محاسبه شد. در شکل (۱) وزن نسبی هریک از ابعاد مشاهده می‌شود. براساس این نمودار وزن نسبی ابعاد به هم نزدیک بوده و در بازه ۱۰/۹۰ تا ۱۴/۸۰ قرار دارند که بعد سیاست (شامل قوانین و مقررات، خط‌مشی و رویه‌های سازمانی) با ۱۴/۸۰ از دیدگاه کارشناسان بیشترین وزن را دارد و مهم‌ترین بعد محسوب می‌شود. با توجه به این امر اولین و مهم‌ترین گام در راستای بهبود اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری، اصلاح، یکپارچه‌سازی، فرایندمحوری و روزآمدکردن قوانین و مقررات مربوط به تجارت و حمل‌ونقل دریایی کشور است که در درجه اول اهمیت و اولویت خبرگان صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران بوده است. پس از آن ابعاد بازارها (شامل مشتریان، ثبات و جذابیت بازار، مدیریت زنجیره تأمین، جهانی شدن) و مسائل مالی (شامل سرمایه مالی، هزینه‌ها و درآمدها) با وزن ۱۳/۱۳ و ۱۳/۱۳ از نظر اهمیت پس از سیاست قرار گرفته‌اند. برای سرمایه انسانی (شامل کارکنان، آموزش، مدیران و نوآوری)، حمایت‌ها (شامل زیرساخت‌ها، فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات) و ذی‌نفعان (شامل ذی‌نفعان داخلی و بین‌المللی) به ترتیب وزن‌هایی معادل ۱۲/۵۵، ۱۲/۰۴ و ۱۱/۲۹ درصد به‌دست آمده است. در انتها نیز دو بعد سرمایه طبیعی (شامل شرایط جغرافیایی و منطقه‌ای، آمایش سرزمین، عوامل زیست‌محیطی) و فرهنگ (شامل هنجارهای اجتماعی، فرهنگ بومی و سازمانی) با وزن‌های ۱۱/۲۹ درصد و ۱۰/۹۰ درصد قرار گرفته‌اند.

شکل ۱. وزن نسبی ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران (بر اساس نظرات خبرگان)



نتیجه‌گیری:

با مروری بر ادبیات و بیان چهارچوب‌های اکوسیستم کارآفرینی از دیدگاه اندیشمندان این حوزه، مشاهده تایید می‌شود که هر یک از آنان، از دیدگاه خود و در شرایط زمینه‌ای و بستر خاصی از نظر زمانی و مکانی به بیان ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی پرداخته‌اند و هیچ یک از این چهارچوب‌ها، با اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران سنخیت و تناسبی ندارند. گرچه ابعاد کلی چهارچوب اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران با بعضی از ابعاد و شاخص‌های چهارچوب‌های بیان‌شده یکسان است ولی در ابعاد و شاخص‌های ابعاد مؤثر در اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران تفاوت‌های محسوسی مشاهده شد که مختص شهرهای بندری ایران است.

با توجه به ابعاد و اولویت‌های اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری، توجه هم‌زمان به تمامی این ابعاد با رعایت اولویت‌ها، موجب بهبود بهره‌وری و کارآمدی سیستم مدیریت شهری و همچنین رونق فضای کسب‌وکار و افزایش نرخ رفتار کارآفرینانه در شهرهای بندری می‌شود. در یک جمع‌بندی کلی، ابعاد اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران، دارای دو بعد کاملاً جدید، منحصر به فرد و اختصاصی است (ابعاد ذی‌نفعان و سرمایه طبیعی) و یک چهارچوب بومی شده با توجه به زمینه و بستر شهرهای بندری است که توانسته نسبت به سایر چهارچوب‌ها عمیق‌تر و گسترده‌تر به ابعاد، مقوله‌ها و شاخص‌های اکوسیستم کارآفرینی بپردازد و به پژوهشگران و سیاست‌گذاران حوزه تجارت بین‌الملل و صنعت حمل‌ونقل دریایی یک دید گسترده برای انجام پژوهش و فرآیند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری می‌دهد که با یک نگاه همه‌جانبه به موضوع اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری ایران بپردازد و موجب اثربخشی پژوهش و تصمیمات شود.



بین‌الملل

سال‌های پیش بنادر در سراسر جهان یک مفهوم را به ذهن می‌آوردند: تخلیه و بارگیری.

از طرفی به نظر می‌رسد با توجه به شرایط آن روزها، آلودگی‌های زیادی هم در آن بنادر دیده نمی‌شد. اما به مرور زمان با توسعه بیشتر بنادر و افزوده شدن قابلیت‌هایی که با تکنولوژی بیشتر مرتبط بود، مشکلات محیط‌زیستی جدیدی به وجود آمد که پیش‌تر خبری از آن‌ها نبود. انتشار گازهای گلخانه‌ای، استفاده از سوخت‌هایی که آلودگی زیاد تولید می‌کنند، پسماند‌های کشتی‌ها و موارد بسیاری از این قبیل باعث شد تا بنادر بیش از پیش با این مفهوم آشنا شوند. در این قسمت به برخی اقدامات سازمان جهانی دریانوردی (IMO) و بنادر جهان در این زمینه پرداخته‌ایم. در سال‌های اخیر کشورهای زیادی سعی می‌کنند از فرصت‌ها و فناوری‌های برتر دریایی و سبز استفاده کنند و از شرکت‌های به‌روز در این زمینه کمک بگیرند و یا قراردادهایی با شرکت‌های مشغول در این زمینه منعقد کنند تا زودتر به اهداف سبز خود برسند. با حمایت و تشویق‌های سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، به نظر می‌رسد بنادر حالا انگیزه لازم برای تحقیق و سرمایه‌گذاری در این زمینه را دارند.

استقبال سازمان جهانی دریانوردی (IMO) از تصویب کنوانسیون سازمان ملل در مورد فروش قضایای کشتی‌ها



طریق ماژول اختصاصی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) (GISIS) در صورت آنلاین قابل دسترسی خواهد بود. کنوانسیون تأثیرات بین‌المللی فروش قضایای کشتی‌ها حالا دیگر تصویب‌شده و سازمان جهانی دریانوردی (IMO) کشورهای عضو خود را برای پذیرش این توافقنامه تشویق می‌کند. این کنوانسیون در حال حاضر توسط ۱۵ کشور از جمله چین، عربستان، سوئیس، سنگاپور، روسیه و... امضا شده است.

سازمان جهانی دریانوردی (IMO) از امضای کنوانسیون سازمان ملل در مورد تأثیرات بین‌المللی فروش قضایای کشتی‌ها که در مراسمی در پکن، جمهوری خلق چین، در پنجم سپتامبر ۲۰۲۳ برگزار شد، استقبال کرده است.

کنوانسیون پکن در مورد فروش قضایای کشتی‌ها که حالا دیگر شناخته شده است، توسط کمیسیون حقوق تجارت بین‌المللی سازمان ملل UNCITRAL ایجاد شده بود تا به مشکلات صاحبان جدید و کسانی که بودجه خرید کشتی‌ها را تأمین می‌کنند رسیدگی کند، به‌عنوان مثال رسیدگی به موضوعاتی چون طلبکاران قبلی یک کشتی.

این کنوانسیون پکن دستورالعمل هماهنگ و ساده‌ای را ایجاد می‌کند که فروش قضایای کشتی‌ها در مرزها را ایمن می‌کند و از عملکرد روان تجارت بین‌المللی اطمینان حاصل می‌کند. برای تسهیل عملکرد لازم است تا آگهی فروش قضایای و گواهی فروش قضایای در ایالتی صادر شود که فروش نیز در آن انجام گرفته است. سازمان جهانی دریانوردی (IMO) مانند مخزنی برای این اعلان‌ها و گواهینامه‌های فروش قضایای است و به این شکل از ایجاد کنوانسیون حمایت می‌کند. اطلاعات مربوط به فروش قضایای در انتظار و تکمیل‌شده‌ی کشتی‌ها از

حمایت از ابتکارات محیط‌زیستی سازمان جهانی دریانوردی (IMO)

پروژه‌های تحت هدایت سازمان جهانی دریانوردی (IMO) که توسط تسهیلات جهانی محیط‌زیست (GEF) و برنامه توسعه سازمان ملل متحد UNDP پشتیبانی می‌شوند، طی یک رویداد جانبی مورد تأکید قرار گرفتند. این رویداد در هفتمین مجمع GEF در ونکوور کانادا از تاریخ بیست و دوم تا بیست و ششم آگوست ۲۰۲۳ برگزار شد. این رویداد جانبی مدل مشارکت موفق GLO-X را به نمایش گذاشت که زیربنای کار پروژه‌های GloNoise، GloMEEP، GloBallast، GloFouling است. این پروژه‌ها نوآوری‌هایی را برای مقابله با مسائل کلیدی زیست‌محیطی از جمله کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، گونه‌های آبی مهاجم منتقل شده از طریق آب بالاست کشتی‌ها و رسوب زیستی روی کشتی‌ها و نویز زیر آب در محیط‌های دریایی، ارائه و ادامه می‌دهند.

در این مجمع GEF وزرای دولت و مقامات، رهبران تجاری، فعالان محیط‌زیست، رهبران آژانس‌های بین‌المللی و کنوانسیون‌های زیست‌محیطی از ۱۸۵ کشور گرد هم آمده بودند تا در مورد پیشرفت‌های اخیر در زمینه از دست دادن تنوع زیستی، مواد شیمیایی سمی و دریاهای آزاد به بحث و گفت‌وگو بنشینند.

قراردادی برای کشتی‌های دوستدار محیط‌زیست

کشتی‌ساز ایتالیایی «Fincantieri» و خط کشتیرانی سوئیس وایکینگ برای ساخت چهار نسل بعدی کشتی دوستدار محیط‌زیست قرارداد بسته‌اند. ارزش کل قراردادها حدود ۱/۷ میلیارد یورو است. Fincantieri گفته است که تحویل این کشتی‌ها برای سال‌های ۲۰۲۶، ۲۰۲۷ و دو مورد برای سال ۲۰۲۸ برنامه‌ریزی شده است. این شرکت با مشارکت مالک کشتی، برای این کشتی‌ها که دنباله سفارش ۱۰ فروند کشتی در سال ۲۰۱۲ هستند، پروژه‌ای را تعریف کرده است. آن‌ها، این پروژه را بر اساس ویژگی‌های موفقیت‌آمیز کشتی‌های قبلی، ارتقا داده‌اند و با توجه آخرین فناوری‌ها بازبینی کرده‌اند. از این رو، دستگاه‌های وایکینگ بر اساس آخرین مقررات ناوبری ساخته خواهند شد. آن‌ها همچنین مجهز به سیستم‌های ایمنی مدرن خواهند بود. نکته حائز اهمیت این است که این نسل جدید کشتی‌ها، همچنین برای سلول‌های (پیل‌های) سوخت هیدروژنی طراحی شده‌اند و استاندارد جدیدی را برای صنعت ایجاد خواهند کرد.

حمایت از الحاق ویتنام به کنوانسیون آمادگی نشت نفت



از تاریخ ۲۲ تا ۲۵ آگوست ۲۰۲۳ یک کارگاه ملی با هدف تهیه نقشه راه برای الحاق ویتنام به کنوانسیون بین‌المللی آمادگی مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC) برگزار شد. باید در نظر داشت که الحاق ویتنام به این کنوانسیون پیشرفت قابل توجهی در افزایش آمادگی برای آلودگی نفتی و مقابله با آن، در منطقه ASEAN خواهد بود. در این کارگاه ذی‌نفعان عمده دور هم جمع شدند تا با افزایش اطلاعاتشان از عناصر کلیدی این کنوانسیون، درک بهتری از چهارچوب بین‌المللی آمادگی و مقابله با نشت نفت به وجود بیاورند. این رویداد همچنین بستری برای تقویت همکاری‌های منطقه‌ای برای اطمینان از اجرا مؤثر OPRC نیز فراهم کرد. در این نشست ۴۰ نماینده از نهادهای دولتی، صنعت نفت و گاز و کشتیرانی حضور داشتند. OPRC چهارچوبی را برای همکاری‌های بین‌المللی و کمک‌های متقابل برای آماده‌سازی و مقابله با حوادث بزرگ آلودگی نفتی فراهم می‌کند.

این کارگاه به واسطه پروژه ابتکاری جهانی برای آسیای جنوب شرقی (GISEA) ارائه شد. این پروژه به‌طور مشترک توسط سازمان جهانی دریانوردی (IMO) و Ipieca هدایت می‌شود که برای پیشرفت عملکرد زیست‌محیطی و اجتماعی صنعت نفت و گاز و مشارکت در انتقال انرژی مؤثر است.

باز کردن فرصت‌ها برای حمل و نقل سبز در آمریکای لاتین

لاتین بر اجرا استراتژی IMO GHG ۲۰۲۳ تمرکز داشت و شامل پیل‌هایی در مورد موضوعات زیر بود:

*تلاش‌های IMO برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از حمل و نقل و اقدامات آب‌وهوایی در آمریکای لاتین

*به‌کارگیری کربن‌زدایی کشتیرانی در زنجیره ارزش دریایی

*دیدگاه‌های ملی در مورد فرصت‌های پیشرو از طریق کربن‌زدایی کشتیرانی

*تأمین مالی برای کربن‌زدایی کشتیرانی و افزایش مقیاس تولید سوخت‌های تجدیدپذیر در آمریکای لاتین

*ظرفیت‌سازی و مشارکت برای یک بخش دریایی کربن‌زدایی شده

این کنفرانس با حضور نمایندگانی از ۱۸ کشور و همچنین سازمان‌های بین‌المللی، مؤسسات غیرانتفاعی و بخش‌های صنعتی چون مرسک برگزار شد. همچنین کشورهای شرکت‌کننده طی این کنفرانس اقدامات ملی خود را برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای بیان کردند.

در پایان نیز، آقای Arsenio Dominguez این طور گفت: «برای دستیابی به اهدافمان در استراتژی ۲۰۲۳، بخش کربن‌زدایی نیاز به اقدامات میان‌مدت و بلندمدت هم از لحاظ فنی و هم اقتصادی دارد. هرچند این کار ساده‌ای نیست اما اطمینان داریم که ما با هم قادر خواهیم بود به روشی منصفانه به آن دست پیدا کنیم».



در تاریخ ۲۸ و ۲۹ آگوست ۲۰۲۳ شیلی میزبان کنفرانس کشتیرانی سبز سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در آمریکای لاتین بود. از جمله بحث‌های اصلی در کنفرانس کشتیرانی سبز سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در آمریکای لاتین می‌توان به پتانسیل بالای انرژی‌های تجدیدپذیر کشورهای آمریکای لاتین، اهمیت به هم پیوستن بخش دریایی و انرژی، فرصت‌های سرمایه‌گذاری در تولید، ارتقا و ذخیره‌سازی نهایی سوخت‌های سبز کشتیرانی و زیرساخت‌های بندری اشاره کرد.

در افتتاحیه کنفرانسی که در مقر ECLAC در سانتیاگو، شیلی و با همکاری دولت شیلی برگزار شد، آقای Arsenio Dominguez، فعال در بخش محیط‌زیست دریایی سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، در طول مذاکرات بر سهم قابل توجه کشورهای آمریکای لاتین درباره اتخاذ استراتژی تجدیدنظر شده سازمان جهانی دریانوردی (IMO) - در مورد کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از کشتی‌ها، در جولای ۲۰۲۳ - تأکید کرد. همچنین او معتقد است که منطقه آمریکای لاتین در چهارچوب این استراتژی، نیاز به کربن‌زدایی را مشخص می‌کند و همچنین با تأکید ویژه بر کشف فرصت‌ها نقش مهمی را ایفا می‌کند.

خانم Claudia Sanhueza معاون وزیر خارجه شیلی نیز در این کنفرانس بر این همکاری تأکید کرد و گفت: «بخش صادرات شیلی بسیار علاقه‌مند است تا محصولات مشخصی را به بازارهای مختلف بین‌المللی صادر کند اما این بخش نمی‌تواند این کار را به‌تنهایی انجام بدهد... چرا که باید در حمل و نقل بین‌المللی ردپای کربن کمی وجود داشته باشد. ما برای استراتژی به کار گرفته شده در جولای گذشته در زمینه کاهش انتشار GHG از کشتی‌ها ارزش قائل هستیم».

فرمانده رئیس نیروی دریایی شیلی نیز در این کنفرانس سبز به چهارچوب حقوقی ملی اشاره کرد و گفت: «از زمان تصویب استراتژی GHG، سازمان دریایی شیلی چندین ابتکار عمل را برای انطباق خود ایجاد کرده است». کنفرانس کشتیرانی سبز سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در آمریکای

تقویت حاکمیت امنیت دریایی در یمن



یک کارگاه ملی برای بهبود تصمیم‌گیری درباره امنیت دریایی، توسعه سیاست و اجرا آن در یمن برگزار شد. هدف این کارگاه که به شکلی از رویکرد کلی دولت برای امنیت دریایی استفاده می‌کند، حمایت از توسعه کمیته ملی امنیت دریایی، همراه با استراتژی ملی و همچنین ثبت ریسک‌ها است. امنیت دریایی از موضوعات بسیار مهم دریایی به حساب می‌آید که برای تمامی کشورها قابل توجه است و نبود امنیت دریایی چالش‌های بسیاری را رقم خواهد زد.

این رویداد از تاریخ سی‌ام جولای تا سوم آگوست ۲۰۲۳ در شهر بندری عدن برگزار شد و ۳۲ شرکت‌کننده از ادارات و سازمان‌های دولتی مختلف علاقه‌مند به امنیت دریایی را گرد هم آورد. در این کارگاه بر اهمیت همکاری چند سازمانی، مشارکت فعالانه و همچنین مشارکت همه ذی‌نفعان برای به‌کارگیری مؤثر اقدامات امنیتی دریایی تأکید شد. این موارد را می‌توان به‌عنوان بخشی از برنامه فعالیت‌های تحت «برنامه منطقه‌ای برای امنیت دریایی در منطقه دریای سرخ» معرفی کرد. این برنامه سال گذشته برای اطمینان از امنیت کافی و استانداردهای ایمنی مناسب در منطقه‌ای که به دلیل بی‌ثباتی با چالش‌های امنیتی منطقه مواجه است، ایجاد شد. برنامه دریای سرخ توسط اتحادیه اروپا تأمین مالی می‌شود و به‌طور مشترک توسط سازمان جهانی

دریانوردی (IMO)، پلیس بین‌الملل، دفتر مبارزه با مواد مخدر و جرم سازمان ملل متحد و همچنین مرجع بین دولتی توسعه ارائه می‌شود. با این اقدام، سازمان جهانی دریانوردی (IMO) قصد دارد به کشورهای شرکت‌کننده کمک کند تا امنیت و ایمنی دریایی در منطقه دریای سرخ را در راستای استراتژی دریایی یکپارچه ۲۰۵۰ آفریقا، افزایش دهند.

تخفیف سنگاپور برای کشتی‌هایی با سوخت سبز

مشوق‌های مالی را برای کشتی‌هایی که وارد رجیستری پرچم سنگاپور می‌شوند یا در حال حاضر در سنگاپور ثبت شده‌اند و استانداردهای کارایی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) یا سوخت سبز را به کار می‌گیرند، ارائه می‌دهد. کشتی‌های جدید ثبت‌شده در سنگاپور می‌توانند از تخفیف ۵۰ تا ۱۰۰ درصدی برای هزینه ثبت اولیه و مالیات تناژ سالانه خود برخوردار شوند. این در حالی است که این تخفیف برای کشتی‌های ثبت‌شده فعلی که استانداردهای جدید را بپذیرند، بین ۲۰ تا ۱۰۰ درصد در نظر گرفته می‌شود.

بر اساس این برنامه سبز، سنگاپور یک تخفیف نیز در عوارض بندری خود اعمال کرده است. این برنامه شامل کشتی‌هایی می‌شود که در بندر تردد می‌کنند. آن‌ها می‌توانند با استفاده از سوخت بدون کربن (از هیدروژن گرفته تا سوخت‌های مصنوعی و غیرکربنی که از برق تجدیدپذیر مبتنی بر انرژی خورشیدی، بادی یا برق آبی به دست می‌آیند) تخفیف ۳۰ درصدی بگیرند. همچنین، چنین تخفیف‌هایی شامل حال کشتی‌هایی که از سوخت‌های کم‌کربن استفاده می‌کنند هم می‌شود؛ از جمله آن‌ها که LNG و ۲۰ درصد (یا بیشتر) از سوخت‌های ترکیبی زیستی را به کار می‌گیرند. این کشتی‌ها واجد شرایط استفاده از تخفیف ۲۵ درصدی عوارض بندری هستند. سنگاپور همچنین مشوق‌های خود را به کشتی‌های دارای مجوز که در بندر فعالیت می‌کنند، تعمیم می‌دهد. کشتی‌های تازه‌ساختی که از سوخت‌های کم یا صفر کربن استفاده کنند یا این که کاملاً برقی باشند، پس از ثبت‌نام، معافیت پنج ساله عوارض بندری را دریافت خواهند کرد.



روز جهانی دریانوردی

25/June/2023

امروزه بیش از ۹۰ درصد تجارت‌های جهانی از طریق دریا انجام می‌شود و سفرهای دریایی مقرون‌به‌صرفه‌ترین شیوه تردد به حساب می‌آید؛ بیست‌وپنجم ژوئن روز جهانی دریانوردی، بهانه‌ای برای قدردانی از فعالین حوزه دریایی و بندری است.



به بهانه روز جهانی دریانوردی اقتصاد دریا پایه پیشران پیشرفت برنامه هفتم توسعه

مراسم روز جهانی دریانوردی امسال با شعار «مارپل ۵۰ سال بعد» با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و مدیران ارشد لشکری و کشوری، کارشناسان متخصص دریایی و بندری و فعالان نمونه دریایی و بندری کشور، در تاریخ ۴ مهرماه ۱۴۰۲ برگزار شد. در این مراسم که بنابر تصویب و توصیه سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در کشورهای عضو این سازمان برگزار می‌شود، ضمن تمجید و تقدیر از دریاییان و دریانوردان برتر، با اشاره به ۵۰ سالگی کنوانسیون جلوگیری از آلودگی‌های کشتی در محیط زیست دریا (مارپل)، بر ممانعت آلودگی ناشی از کشتی‌ها در محیط زیست دریایی تأکید شد. در ادامه سخنرانان ویژه مراسم به ایراد سخنرانی پرداختند.

ثروت‌آفرینی اقتصاد دریای برای آیندگان

بهره‌برداری از بندر چابهار با هندی‌ها در آینده نزدیک به امضا می‌رسد. وی گفت: از همکاران خود خواسته‌ام هر بخشی از ظرفیت‌های بندری را با رعایت مقررات به بخش خصوصی واگذار کنیم چرا که باید از تصدی‌گری فاصله بگیریم و به سمت ایجاد بندرهای جدید در کنار ایجاد شهرهای ساحلی جدید برویم.

بذریاش بر تبدیل فرصت‌های بالقوه به بالفعل تأکید کرد و گفت: باید شرکت‌های بزرگ حمل و نقلی را به سمت حمل و نقل ترکیبی سوق دهیم چرا که هزینه‌های جابجایی کالا در جاده هم بالا است و هم خطرات جانی دارد. از این منظر باید بتوانیم اتصال شبکه ریلی به بنادر را به نقطه مطلوب برسانیم.

وزیر راه و شهرسازی در ادامه بر اهمیت حمل و نقل ترکیبی و استفاده از آن در بنادر تأکید کرد و گفت: با توجه به موضوع اقتصاد دریا محور و موقعیت جغرافیایی و سیاسی ایران و وجود مرزهای دریایی در شمال و جنوب کشور وضعیت درآمد ارزی ایران از این موقعیت مناسب نیست که باید آسیب‌شناسی شود و راهکارهای برون رفت از وضعیت موجود توسط صاحب نظران ارائه شود.

وی با بیان اینکه اقتصاد دریا به اندازه نفت می‌تواند برای آیندگان کشور تولید ثروت کند، افزود: در تربیت متخصص در حوزه دریا و دریانوردی دچار ضعف هستیم و نتوانسته‌ایم از ظرفیت شرکت‌های دانش بنیان جوان به نحواحسن در این حوزه استفاده کنیم.

بذریاش در پایان ضمن تأکید بر توان داخلی متخصصان ایرانی خاطرنشان کرد: نهضت داخلی‌سازی را باید شروع کنیم و در این مسیر باید به ظرفیت داخلی و توان آنان باور داشته باشیم و خود را اسیر نظام بروکراسی نکنیم.

مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی با تبریک فرارسیدن روز جهانی دریانوردی به جامعه دریایی کشور اظهار کرد: افتخار ایران است که در طول ۵۰ سال گذشته به تعهدات جهانی دریانوردی از جمله کنوانسیون زیست محیطی مارپل پایبند بوده است. وی افزود: با همه تحریم‌ها و محدودیت‌هایی که در مسیر وجود دارد امیدواریم بتوانیم بهترین‌ها را برای کشور و مردم عزیزمان به ارمغان بیاوریم.

وزیر راه و شهرسازی گفت: در ابتدای حضورم در وزارت راه اشاره کردم که مهم است در پدیده‌ها چه نگاهی داشته باشیم. وقتی از صنعت دریایی به عنوان یک پدیده جهانی و بزرگ یاد می‌کنیم باید بدانیم که راجع به چه حوزه‌ای داریم صحبت می‌کنیم و به ابعاد صنعت آن از جمله بازار، حمل و نقل، قیمت، رقابت، بسته بندی و... توجه کنیم و باید برای هر کدام از بخش‌های صنعت دریایی برنامه‌ریزی جداگانه داشته باشیم.

بذریاش با بیان اینکه دریای آزاد در جنوب یک فرصت بی‌نظیر برای کشور است، افزود: در حوزه ترانزیتی ایران هم راه و هم حل برای بسیاری از بن‌بست‌های ترانزیتی که در منطقه وجود دارد، است و لذا باید برنامه‌های مدونی برای این مقوله داشته باشیم که یکی از اصلی‌ترین آن‌ها کریدور شمال به جنوب و اتصال ریلی دریای جنوبی به شمال ایران است. وی با اشاره به اینکه مقامات بسیاری از کشورها از جمله تمام کشورهای حاشیه خلیج فارس مایل به همکاری ترانزیتی با ایران هستند، به بیان خاطره یکی از مقامات سیاسی کشور روسیه اشاره کرد و از قول وی گفت: خدا خواسته است که بعد از سال‌ها مسیر جاده ابریشم برای ایران احیا شود.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه باید هرچه سریعتر کریدور شمال-جنوب را با همه کمبود منابع تکمیل کنیم، اظهار داشت: قرارداد بلند مدت



محدودیتی برای فعالیت نیروی دریایی وجود ندارد



امیر دریادار بابک بلوچ، معاون هماهنگ کننده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با درود بر شهدای بنادر و نیروی دریایی ارتش که با اهدای جان خود راه بنادر تجاری را برای چرخش کالا بازگشادند، گفت: برای حفظ منافع و دفاع از آب‌ها و مرزهای دریایی کشور، داشتن یک نیروی دریایی مقتدر و کارآمد ضروری است و نیروی دریایی ارتش همواره در خط مقدم دفاع از منافع و منابع کشور قرار دارد. وی با اشاره به ماموریت ناوگروه ۸۶ به عنوان مهم‌ترین عملیات نیروی دریایی ارتش در سال گذشته، افزود: ناوگروه ۸۶ برای ملت ایران ثابت کرد که محدودیت و مرزی در آب‌ها برای فعالیت نیروی دریایی وجود ندارد و تمامی دریاها، اقیانوس‌ها و آب‌های آزاد کره زمین تحت سیطره دریانوردان میهن اسلامی است. معاون هماهنگ کننده نیروی دریایی ارتش یادآور شد: تجربه نشان داده که همواره علوم دریایی و علوم دریانوردی در کنار هم قرار دارند، بنابراین حرکت دادن ناوگروه ۸۶ در دور کره زمین و انجام دقیق و موفقیت آمیز این ماموریت نشان دهنده این است که این کار تکنیکی به صورت علمی صورت گرفته است.

اقدام غیرحرفه‌ای و ناشیانه آمریکا علیه ایران

مراکز دریافت مواد زائد به کشتی‌های متردد در آب‌ها و بنادر کشور و تأمین تجهیزات تأییدپاکسازی و مقابله با آلودگی دریا خبر داد. وی همچنین انجام بازرسی و کنترل‌های لازم زیست محیطی با هدف پیشگیری و مقابله با آلودگی‌های دریایی، الحاق یک فروند شناور تخصصی مقابله با آلودگی (دریاپاک) به ناوگان شنوری استان بوشهر و تدوین طرح‌های اقتضایی آمادگی و مقابله با آلودگی مواد شیمیایی خطرناک در بنادر را از دیگر اقدامات موثر این سازمان در راستای مقابله با آلودگی‌های دریایی عنوان کرد.



مجید علی‌نازی، معاون امور دریایی و عضو هیئت عامل سازمان بنادرو دریانوردی با بیان اینکه لغو میزبانی ایران از مراسم موازی روز جهانی دریانوردی توسط آمریکا، نقطه تاریکی بر پیشانی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) خواهد بود، اظهار کرد: برهم زدن این مراسم توسط آمریکا، به اذعان تمام کشورهای عضو سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، حرکت غیرحرفه‌ای و ناشیانه‌ای بود که نه تنها ارزش‌های کشور عزیزمان نکاسته است، بلکه بر عزت و بر دلت و زبونی آمریکا افزوده است. عضو هیات عامل سازمان بنادرو دریانوردی با اشاره به شعار سازمان بین‌المللی دریانوردی مبنی بر حفظ و ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی و جلوگیری از آلودگی دریایی و هوایی ناشی از فعالیت کشتی‌ها، تأکید کرد: سازمان جهانی دریانوردی (IMO) بر تداوم تعهدات دولت‌ها در خصوص اجرای مفاد و الزامات کنوانسیون مارپل تأکید ویژه دارد.

علی‌نازی با دسته‌بندی کنوانسیون‌های دریایی مربوط به آلودگی به سه دسته کنوانسیون‌های پیشگیرانه، مقابله‌ای و مسئولیتی، تأکید کرد: جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از اعضای قدیمی و مؤثر سازمان جهانی دریانوردی (IMO) مفتخر است که به همه کنوانسیون‌های جهانی ملحق شده است و با سرمایه‌گذاری‌های کلان همواره خود را پایبند به تعهدات و الزامات معاهدات بین‌المللی می‌داند.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه این سازمان در راستای الزام به اصل ۵۰ قانون اساسی همواره به دنبال توسعه حمل و نقل دریایی با رویکرد حفاظت محیط زیست دریایی بوده است، افزود: سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی کشور، متولی پیشگیری و مقابله با آلودگی‌های ناشی از فعالیت کشتی‌ها، سکوها‌ی فراساحلی در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت ایران است. علی‌نازی با اشاره به اقدامات سازمان بنادر در راستای اجرا الزامات کنوانسیون مارپل و سایر کنوانسیون‌های مربوط به آلودگی، از ایجاد ۷ مرکز اصلی پیشگیری و مقابله با آلودگی‌های دریایی در بنادر شمال و جنوب کشور؛ ایجاد

پیام علی‌اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به مناسبت روز جهانی دریانوردی



ایران به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل) متعهد است و از هرگونه تلاش و کوششی برای اجرای مقررات زیست محیطی دریغ نمی‌کند. تعیین شعار «مارپل در ۵۰ سالگی، تعهد ما ادامه دارد» از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی (سازمان جهانی دریانوردی (IMO) به عنوان یکی از سازمان‌های تخصصی وابسته ملل متحد و عالی‌ترین مرجع صلاحیت دار وضع قواعد و استانداردهای جهان شمول در حوزه حفظ محیط زیست دریایی و ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی برای روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۲۳ با لحاظ اولویت‌های کاری و چالش‌های پیش روی صنعت دریانوردی، برای توجه دادن همگان، از فعالان حوزه صنایع دریایی، کشتیرانی و حتی بندری گرفته تا مقامات دولت‌های عضو سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، سازمان‌های بین‌المللی و انجمن‌های مردم نهاد، به حفظ محیط زیست دریایی و افزایش بهره‌وری کشتیرانی است.

سازمان جهانی دریانوردی (IMO) با تصویب معاهدات دریایی زیست محیطی متعدد از جمله کنوانسیون مدیریت آب توازن، کنوانسیون ضد خزه، شناورسازی مغروق‌ها و در رأس همه این‌ها، کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی دریایی مصوب سال ۱۹۷۸، معروف به «78 MARPOL» و در کنار آن ده‌ها دستورالعمل، توصیه‌نامه، راهنما و قطعنامه، پایبندی کامل خود را به اصل حفظ محیط زیست دریایی به عنوان یکی از اصول توسعه پایدار در عصر کنونی به اثبات رساند و در ۵۰ سالگی تصویب کنوانسیون مارپل، به عنوان خاستگاه معاهدات دریایی زیست محیطی، بر استمرار تعهدات خود در این زمینه تأکید ورزید.

اگر چه سهم آلاینده‌ی این صنایع در مقایسه با دیگر صنایع خشکی بسیار کم است، اما سازمان بین‌المللی دریانوردی در یک تلاش جمعی توأم با مسئولیت‌پذیری، همواره خود را موظف به تدوین استانداردهای زیست محیطی قابل قبول، در کنار توسعه و بهبود قواعد و الزامات ایمنی و امنیت دریانوردی، افزایش بهره‌وری کشتیرانی و پیشرفت‌های فناورانه می‌داند. جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از دولت‌های پیشگام در عضویت سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، به تمامی ضمانت‌شش‌گانه کنوانسیون مارپل ملحق شده و همگام با دیگر دولت‌های متعهد، همواره خود را پایبند به اصول، قواعد، الزامات و استانداردهای آمده در این سند مهم بین‌المللی می‌داند و از هرگونه تلاش و کوششی برای حصول اطمینان از اجرا این مقررات توسط ذی‌نفعان از یک طرف و اعمال نظارت موثر بر آن‌ها از طرف دیگر دریغ نمی‌کند و در این مسیر سرمایه‌گذاری‌های کلانی را پس از انقلاب اسلامی انجام داده است.

همچنان بر این باوریم، جمیع مساعی سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع حاکمیتی دریایی کشور و نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران نزد سازمان جهانی

۲۷ نقطه ساحلی اقتصاد دریایی را متحول می‌کند

علی اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه کنوانسیون مارپل به عنوان محور گفتمان آیین روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۲۳ است، بر اهمیت کنوانسیون مارپل به عنوان یک سند مهم بین‌المللی بر نقش کلیدی دریانوردان در اجرا این کنوانسیون تأکید کرد.

وی گفت: کنوانسیون مارپل در پی ساخته به گل نشستن کشتی ۱۲۰ هزار تنی حامل نفت خام در سواحل انگلستان بوده است که باعث آلودگی و خسارات بسیار زیاد به سواحل کشورهای انگلستان، ولز، فرانسه و حتی سواحل اسپانیا، مطرح و پذیرفته شد. صفایی افزود: دریانوردان و فعالان دریایی با توجه به کنوانسیون مارپل نقش بسیار مهمی در مدیریت و جلوگیری از آلودگی عملیات کشتی در دریا دارند. معاون وزیر راه و شهرسازی در خصوص شرایط حمل‌ونقل دریایی کشور طی یک سال گذشته خاطر نشان کرد: اخیراً در پی بررسی‌های مجمع تشخیص مصلحت نظام و تلاش‌های دولت سیزدهم، جمهوری

اسلامی ایران برای اولین بار از یک سند بالادستی و ارزشمند در حوزه اقتصاد دریا برخوردار شده است. وی با اشاره به توسعه ترانزیت و فعالیت‌های ترانزیتی در دولت سیزدهم، اظهار کرد: تشکیل و فعال شدن کارگروه اقتصاد دریا در دولت، باعث رونق اشتغال و توسعه اقتصادی در سطح ملی و منطقه‌ای می‌شود. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، تعیین ۲۷ نقطه در نوار ساحلی کشور در راستای هم‌پیوندی استان‌ها را از دیگر اقدامات توسعه‌ای دولت برای جمعیت‌سازی در سواحل عنوان کرد و گفت: مجموع هماهنگی‌های ایجاد شده در نظام حمل‌ونقل دریایی کشور اعم از صنعت کشتیرانی، صنعت کشتی‌سازی، صنعت فراساحل، نمایندگان کشتیرانی‌ها و بنادر بازرگانی، مثال زدنی و کم‌نظیر است. وی با اعلام ظرفیت بیش از ۲۹۰ میلیون تنی بنادر تجاری کشور گفت: در نیمه نخست امسال عملیات کانتینری بنادر کشور، رشد ۷ درصدی داشته و در سایر کالاهای تجاری، رشد ۵ درصدی ثبت شده است.



مهدی قائم مقامی
مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه

ایران با اقتصاد دریایایه شکوفا می شود

هلدینگ تایدواتر خاورمیانه با بیش از نیم قرن سابقه در ارائه خدمات بندری و دریایی به عنوان یکی از بزرگ ترین و قدرتمندترین شرکت های ایرانی در این حوزه شناخته می شود. تایدواتر خاورمیانه به همراه شرکت های تابعه خود طیف وسیعی از فعالیت ها شامل خدمات بندری، دریایی، لایروبی، سالویج، فنی و مهندسی، آموزشی، فناوری اطلاعات، ایجاد و مدیریت بنادر خشک و راه اندازی ترمینال های اختصاصی را ارائه می کند.

خدمات بندری شرکت تایدواتر در بخش های کانتینر، کالای عمومی و متفرقه، کالای فله، مایعات و مخازن متمرکز است. در حوزه خدمات تجاری دریایی از فعالیت هایی مانند یک کشتی و راهنمایی کشتی ها، نمایندگی کشتیرانی، اداره و نگهداری شناورها و چراغ های دریانوردی، آتش نشانی دریایی و عملیات جست و جو و نجات می توان به عنوان حوزه های تخصصی شرکت نام برد.

در همین زمینه با مهدی قائم مقامی، مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه گفت و گویی انجام شده که در ادامه می آید:

● اقداماتی که برای ارتقای جایگاه جامعه دریانوردی انجام داده اید را تشریح بفرمایید:

مجموعه شرکت تایدواتر خاورمیانه دارای سهامدار عمده ای است و در حوزه کشتیرانی فعالیت می کند، وظیفه خود می داند که در حوزه پرورش نیروی انسانی ورود پیدا کند. به همین منظور یک هنرستانی در بندرعباس با درس های مرتبط با حوزه دریا راه اندازی کرد و فارغ التحصیلان این رشته می توانند در حوزه خدمات دریایی به مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی کمک کنند. در کشور ازین دست هنرستان های کاربردی کم داریم و حوزه دریا کمی مغفول مانده است. بنابراین شرکت تایدواتر خاورمیانه سعی دارد هرچه بیشتر بحث تربیت نیروی انسانی را اشاعه دهد و به جامعه معرفی کند که حوزه دریا به چه میزان می تواند به اقتصاد کشور کمک کند. همچنین در حوزه های فرهنگی و اجتماعی شرکت های تایدواتر سعی کرده است از افرادی که در این حوزه فعالیت دارند حمایت کند و برای فارغ التحصیلان در رشته هایی که مربوط به دریا می شود، بستری را برای گذراندن دوره مقدماتی فراهم کند و دانشجویان بتوانند در این محیط مشغول به فعالیت شوند.

● بنابر فرمایش مقام معظم رهبری که فرمودند به اقتصاد دریامحور توجه شود، بحث اقتصاد محور در برنامه هفتم توسعه چگونه باید دیده شود؟

باید نگاه ویژه ای به اقتصاد دریا داشته باشیم چرا که بسیاری از کشورهای جهان کل بودجه خود را بر اساس اقتصاد دریایی برنامه ریزی می کنند. کشورمان نیز با وجود کیلومترها مرز دریایی از یک نعمت الهی برخوردار است و این موقعیت جغرافیایی کشورمان را باید به سمت اقتصاد سوق دهیم.

هرچه بیشتر و بهتر در این حوزه فعالیت صورت گیرد، اقتصاد بهتری می توانیم متصور شویم. اقتصاد کشورمان بر پایه نفت بوده و بیشترین خروج آن از دریا بوده بنابراین باید به حوزه دریا بیشتر توجه شود چراکه ریشه های گسترده ای دارد و می توان از آن در حوزه های مختلفی استفاده نمود.

● کریدور شمال-جنوب را چگونه می بیند؟

هند، چین جز اقتصادهای بزرگ جهان هستند و باید بتوانیم راه و کریدور را هرچه بهتر تسهیل کنیم و این ارتباط را با کیفیت بهتر برقرار کنیم. بنابراین هم تلاش دولت و هم بخش خصوصی را می طلبد و باید در این راستا اقدامات زیرساختی صورت گیرد. باید تکمیل زنجره کریدور شمال-جنوب با جدیت دنبال کرد و فراهم شدن زیرساخت های اساسی کریدور باعث سرعت در انتقال کالاها و بالا بردن بهره وری بنادر کشور می شود.

● طبق اظهارات صفایی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با کمبود ۴۰۰۰ دریانورد روبرو است، آیا شرکت تایدواتر خاورمیانه برای رفع دغدغه کمبود دریانورد اقدامی انجام داده است؟

یکی از مسائلی که با ان مواجه هستیم ناشناخته ماندن حوزه دریا برای مردم است. در این راستا ما فعالیت های قابل قبولی در حوزه فرهنگی، اجتماعی و علمی را انجام داده ایم. اما یکی از الزمات بخش دریایی کشور این است که باید زیرساخت های بندری ایجاد و تقویت شود، ضمن این که باید بتوانیم برای جامعه تبیین کنیم حوزه دریا چقدر می تواند به اقتصاد کشورمان کمک کند.

از سوی دیگر باید بسترهای مورد نیاز ارتباط دانش آموزان با دریا و دریانوردی فراهم شود، چراکه در این موقعیت ها، زمینه علاقه دانش آموزان به این حرفه شکل می گیرد. اکثر مردم کشورمان در بستر حاشیه دریا زندگی نمی کنند و این ایجاد شناخت بر عهده شرکت های خصوصی-

بندری و سازمان بنادر و دریانوردی است. شرکت تایدواتر خاورمیانه تا آنجایی که توانسته سعی کرده است بستری برای بازدید اقشار مختلف از فعالیت در دریا فراهم کند. باید بیشترین فعالیت ما برای شناخت حوزه دریا معطوف به دانش آموزان باشد و اطمینان دارم انگیزه گسترده ای ایجاد می شود و در سال های آتی شاهد نیروهای انسانی بیشتر در این حوزه خواهیم بود.

● نظر شما درباره شرکت های دانش بنیان چیست و این قبیل شرکت ها چه جایگاهی در برنامه های تایدواتر دارد؟

شرکت هایی دانش بنیانی که در حوزه دریا و بندر فعالیت دارند ناشناخته هستند یا این که زمینه معرفی آنها به خوبی دیده نشده است؛ در بازدید از شرکت های دانش بنیان، شاهد بودم که راهکارهای جالب و قابل توجه ای داشتند و چقدر از این مسیر می شود راحت تر و بهتر به نتیجه رسید. به عنوان مثال برای وارد کردن قطعه ای هفته ها و ماه ها منتظر می ماندیم اما الان با کمک شرکت های دانش بنیان علاوه بر صرفه جویی ارزی، خیلی زودتر آن قطعه در اختیارمان قرار می گیرد.

● با توجه به شرایط کنونی حمل و نقل دریایی چه چشم اندازی را برای فعالیت های تایدواتر پیش بینی می کنید؟

شرکت تایدواتر خاورمیانه سابقه ای ۵۵ ساله دارد و در حوزه لجستیک، شرکت مادر است. قاعدتاً اهدافی که دنبال می کنیم، اهداف ریشه داری هستند و تلاش این است هرچه می توانیم بهره وری در شرکت را افزایش دهیم و با این روش بسیاری از موضوعات و کارها قابل حل است و یکی از تلاش های شرکت تایدواتر خاورمیانه این است که بتوانیم به صورت زیرساختی موضوع بهره وری را افزایش دهیم.

● چه انتظاراتی از دولت به طور عام و سازمان بنادر و دریانوردی به طور خاص دارید؟

شرکت های خصوصی با حمایت دولت ها می توانند اقدامات موثری داشته باشند، دولت زمینه و زیرساخت فعالیت شرکت های خصوصی را مهیا کند، بقیه مسیر را سرمایه گذاران با قدرت انجام خواهند داد. شرکت های خصوصی همانند جریان آب هستند که فقط کافی است هدایت شود، بقیه راه پیشرفت را با سرعت طی خواهند کرد و به مقصود خود می رسد.



ظرفیت ایران برای تبدیل به هاب ترانزیت دریایی دنیا

شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه فعالیت خود را از سال ۱۳۸۳ آغاز کرد و موفق به انجام بیش از پروژه‌های فراوان شد. افزایش ظرفیت‌ها، لزوم گسترش فعالیت‌ها و وظایف محوله باعث شد تا این شرکت با سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان با سابقه‌ترین مجری لایروبی در کشور و با در اختیار داشتن مجهزترین و مدرن‌ترین تجهیزات لایروبی کشور، اقدام به تأسیس شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز نماید. این شرکت ضمن بهره‌مندی از تجربیات گذشته و انجام پروژه‌های مختلف در کشور، درصدد خرید تجهیزات روز دنیا، گسترش فعالیت‌ها و همچنین خدمات رسانی و حفظ سرمایه‌های دریایی و بندری کشور است هم اکنون این شرکت در چهار بخش لایروبی، هیدروگرافی، راهبری شناورها و تعمیر و نگهداری کشتی‌ها فعالیت می‌کند.

در همین زمینه با سیاوش رضوانی، مدیرعامل شرکت مهندسی و خدماتی نگین سبز خاور میانه که زمانی یکی از مدیران سازمان بنادر و دریانوردی بود گفت و گوئی انجام شده که در ادامه می آید:

● شرکت متبوع شما چه اقداماتی برای ارتقای جایگاه جامعه دریاوردی انجام داده است؟

● با توجه به فرمایشات رهبر معظم انقلاب در خصوص اهمیت اقتصاد دریا، موضوع اقتصاد دریایایه در برنامه هفتم توسعه چگونه باید دیده شود؟

کشور بزرگی مثل ایران که در شمال و جنوب مرزهای گسترش یافته دریایی دارد و قدمت دریانوردی در آن بسیار بالاتر از کشورهای همسایه است باید راهکاری روبه‌جلو در اقتصاد دریایی را در برنامه خود داشته باشد. کشورهای جنوبی و شمالی همسایه ما کمتر از ۱۵ سال است که به صنعت دریانوردی روی آوردند؛ ولی کشور ما پیشینه بسیار قوی در این راستا دارد. با توجه به سابقه طولانی خدمات دریانوردی در بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) که بیش از ۴۰ سال می‌شود، می‌توان گفت که هیچ یک از کشورهای همسایه به تعداد ما بندر و تجربه ندارند. مدیریت بندرداری که در این دو بندر در حال اجراست با هیچ یک از کشورهای همسایه قابل مقایسه نیست و کشور ایران که چنین نعماتی را دارد قطعاً باید دریانوردان زبده‌ای را نیز پرورش دهد. هم‌اکنون در دانشکده‌های دریانوردی ما بیش از ۵۰۰۰ دانشجو در حال یادگیری علوم دریایی هستند؛ ولی با وجود یک سری محدودیت‌هایی که وجود دارد، هنوز قانون بورسیه در این دانشکده‌ها تعریف نشده است و از مسئولین محترم سازمان‌های دریایی و مجلس شورای اسلامی انتظار می‌رود به این مسئله ورود کنند و در برنامه هفتم توسعه در نظر داشته باشند تا با مرتفع‌شدن این مشکلات اقتصاد دریا را به رشد و تعالی برسانند. کشور ایران با ۱۵ کشور همسایه ارتباطات دریایی دارد و با توجه به اینکه کشور ما در خاورمیانه اهمیت بسیار مهمی در سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان دارد و با در نظر گرفتن این موضوع که در سال‌های اخیر از سوی سازمان‌های بین‌المللی در تحریم صنایع و کشتیرانی ما ظلم‌هایی شده است و برخی کشورهای همسایه هم تلاش می‌کنند تا ایران را از کریدورهای شرق به غرب و شمال به جنوب حذف کنند اما لازم است دولتمردان برنامه‌ریزی‌های دقیقی را انجام دهند تا بهترین عملکرد از این کریدورها دیده شود و کشور ما بتواند نقش خود را در این کریدورها به جهان نشان دهد. ما می‌توانیم مبدأ ترانزیت به اکثر کشورهای جهان باشیم در حالی که کشوری مثل امارات با وجود اینکه حتی بخش کوچکی از ظرفیت‌های ما را ندارد در حال حاضر این خدمات را به جهان ارائه می‌کند. انتظار دریانوردان از دولت این است که در تدوین قوانین دریایی و حمایت از صنایع دریا محور در برنامه توسعه هفتم از مشورت دریانوردان با تجربه استفاده کنند.

● تکمیل کریدور شمال-جنوب و توسعه بندر چابهار چه دستاوردهایی برای کشور خواهد داشت؟

تجربه به ما نشان داده است که برای گسترش صنایع خود نباید به کشورهای دیگر اعتماد کنیم و هیچ کس مثل خود ما توانایی و

دلسوزی برای ایجاد یک بستر امن اقتصادی در کشور را ندارد و در این راستا نباید تکیه ما به کشورهای خارجی از جمله هندی‌ها باشد و در قراردادی که با آن‌ها می‌بندیم با وجود اینکه ممکن است از کمک آن‌ها استفاده کنیم از ظرفیت‌های داخلی نیز غافل نشویم.

به نظر من هندی‌ها دلسوزانه برای کشور ما کار نکردند و وعده‌هایی که دادند را در ۱۲ سال اخیر عملی نکردند و فقط به دنبال راهی ارزان قیمت برای ترانزیت خود هستند و از نظر من بهتر است گسترش بندر چابهار به دست شرکت‌های داخلی سپرده شود تا پس از تکمیل این پروژه و اتصال آن به مسیر ریلی شمال کشور بتوانیم از مسیر استان گلستان انتقال کالا و ترانزیت به سایر کشورها مثل قزاقستان را انجام دهیم.

بهتر است کارشناسان دریایی ما دانسته‌های خود را به اشتراک بگذارند تا به بهترین نتیجه و تصمیم ممکن در راستای گسترش اقتصاد دریاب رسند.

● برای رفع بخشی از کمبود دریانورد چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

باید سعی ما باید بر این باشد که قدم‌هایی در زمینه گسترش نیروی انسانی دریا محور برداریم زیرا همیشه نیاز داریم ۵۰ درصد از نیروها را به‌صورت آماده نگه داریم تا خستگی دریاوردان ما را از یاد نیاورد.

● شرکت نگین سبز خاورمیانه از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان استفاده می‌کند؟

ما برای شناسایی مسیرهای لایروبی با این شرکت‌ها همکاری می‌کنیم و در راستای استفاده از سیستم هوشمند شناسایی مسیر و برنامه‌ریزی هوشمند در شناور نگین و ذوالفقار این کار را انجام داده‌ایم.

شرکت‌های دریا محور اگر به‌سوی دانش‌بنیان شدن حرکت نکنند به‌نوعی به خود آسیب وارد کرده‌اند چون این روند علاوه بر خودکفایی دانش در کشور به نفع اقتصاد دریایی نیز هست.

● چشم انداز شما برای شرکت نگین سبز خاورمیانه چیست؟

ما به دنبال تقویت همه‌جانبه این شرکت و افزایش فعالیت‌های دریایی و لایروبی در شمال کشور هستیم تا با افزایش تجهیزات و هوشمندسازی این روند، کمبودها جبران و تجهیزات عملیاتی و جانبی را به‌روز کنیم تا گامی برای رشد صنعت لایروبی دریایی برداشته باشیم.

ما به عنوان یک فعال اقتصادی باری بر دو دولت نیستیم و انتظار خاصی از دولت نداریم و صرفاً از دولت می‌خواهیم که شرایط اقتصادی کشور را به گونه‌ای مدیریت کند که موانع تهیه قطعات و تجهیزات راهبردی صنایع دریایی برداشته شود تا ما بتوانیم خدمات بهتری را ارائه دهیم.

مراسم بزرگداشت روز جهانی دریانوردی - مهر ماه ۱۴۰۲

گزارش
تصویری



مراسم بزرگداشت روز جهانی دریانوردی - مهر ماه ۱۴۰۲

گزارش
تصویری



مراسم بزرگداشت روز جهانی دریانوردی - مهر ماه ۱۴۰۲

گزارش
تصویری



اسامی افراد نمونه روز جهانی دریانوردی

در پایان مراسم روز جهانی دریانوردی از فعالین دریایی و بندری نمونه کشور در سال ۱۴۰۲ قدردانی شد

۱. محمد شکیبی نسب؛ مدیر دریایی نمونه
۲. درباردار دوم ستاد منصور لشنی؛ مدیر دریایی نمونه
۳. مسعود بارانی؛ مدیر دریایی نمونه
۴. محمود رستگار؛ مدیر دریایی نمونه
۵. علی اکبری؛ مدیر دریایی نمونه
۶. علیرضا طهوری؛ مدیر دریایی نمونه
۷. فرهاد پرویزی بابادی؛ مدیر دریایی نمونه
۸. حمید رضا محمد حسینی تختی؛ ایثارگر دریایی نمونه
۹. ناخدا یکم وابسته تورج کمالی؛ ایثارگر دریایی نمونه
۱۰. علیرضا حاجبانی فرد؛ ایثارگر دریایی نمونه
۱۱. مجید استارمی؛ ایثارگر دریایی نمونه
۱۲. علی کرم خزائی؛ ایثارگر دریایی نمونه
۱۳. ابوالفضل دشت پور؛ ایثارگر دریایی نمونه
۱۴. کاپیتان علیرضا محسنیان؛ مدرس دریایی نمونه
۱۵. جناب آقای عابدین بری؛ پیشکسوت دریایی نمونه
۱۶. درباردار دوم وابسته عباس وهمنی؛ پیشکسوت جانباز دریایی نمونه
۱۷. محمدرضا مدبری؛ پیشکسوت دریایی نمونه
۱۸. علیرضا نجفی خواه؛ پیشکسوت دریایی نمونه
۱۹. سید محمدرضا احمدی زاده؛ پیشکسوت دریایی نمونه
۲۰. رضا پورطالبی؛ پیشکسوت دریایی نمونه
۲۱. جناب آقای دکتر مسعود مرادی؛ پژوهشگر دریایی نمونه
۲۲. دکتر مهیار مجیدی؛ پژوهشگر نمونه دریایی
۲۳. برزو حشمتی؛ افسر تامین امنیت دریایی نمونه
۲۴. اکبر محمدی؛ افسر تامین امنیت دریایی نمونه
۲۵. محمد خسروی؛ افسر بازرسی نمونه
۲۶. رضا غلامی؛ افسر بازرسی نمونه
۲۷. سعید دمیرچی؛ ممیز دریایی نمونه
۲۸. عمران مراد پور؛ فعال جستجو و نجات دریایی نمونه
۲۹. منوچهر بیگ آقا؛ کارشناس دریایی نمونه
۳۰. سید علی عبادی؛ شرکت پایانه دار نمونه بندری
۳۱. سید همایون صفوی؛ شرکت نمایندگی کشتیرانی نمونه
۳۲. علی اکبری؛ شرکت نمایندگی کشتیرانی نمونه
۳۳. آرش فهمیده؛ شرکت کشتیرانی نمونه
۳۴. سعید همبری؛ شرکت خدمات کشتیرانی نمونه
۳۵. خلیل هشوشیان زاده؛ شرکت کشتیرانی نمونه
۳۶. فواد جلیلیان؛ شرکت خدمات بندری نمونه
۳۷. محمد حسین طالع زاری؛ دریایی نمونه
۳۸. سرکارخانم لیلا ساکی؛ خبرنگار دریایی نمونه
۳۹. جناب آقای قربانعلی زرقانی؛ نشریه دریایی نمونه
۴۰. سرکارخانم محبوبه فکوری؛ رسانه دریایی نمونه

مراسم بزرگداشت روز جهانی دریانوردی - مهر ماه ۱۴۰۲

گزارش
تصویری



مراسم بزرگداشت روز جهانی دریانوردی - مهر ماه ۱۴۰۲

فراخوان ارسال مقاله

ماهنامه بندر و دریا از تمامی اساتید و پژوهشگران در حوزه های تخصصی مرتبط با اساسنامه ماهنامه جهت چاپ مقالات علمی، تحقیقاتی و دستاوردها دعوت به همکاری می نماید.

مقاله دارای خلاصه فارسی و انگلیسی، مقدمه، کلید واژه، طرح مسئله، فرضیه، روش شناسی تحقیق، مباحث، نتیجه گیری و فهرست منابع باشد.

متن مقاله باید فارسی باشد

مقالات ارسالی نباید قبلاً در مجله دیگری چاپ شده باشد.

نوشتارهای علمی و پژوهشی، تحلیلی و گزارش های علمی در زمینه دریانوردی و سایر رشته های مرتبط برای درج در ماهنامه پذیرفته شده و پس از داوری و تصویب هیئت تحریریه به چاپ می رسند.

بندر و دریا

مقالات خود را به آدرس bandarvadarya2@gmail.com ارسال نمایید.





شعله پوشان خلیج فارس
Shole Pooshan Khalij Fars

جناب آقای مهندس سعید جعفری
مدیرعامل محترم شرکت
توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

با کمال مسرت انتصاب شایسته جناب عالی که به حق از سرمایه های ارزشمند شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا می باشید، صمیمانه تبریک عرض نموده، رجاء واثق داریم که این انتخاب سرآغاز راهی پر امید به سمت دستیابی به قله های رفیع آن مجموعه بوده و نوید بخش نشاط و تحرک همکاران گرامی خواهد بود موفقیت و سربلندی شما و کلیه همکاران را از درگاه باری تعالی مسالت می نمایم.

● هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت شعله پوشان خلیج فارس

shole.poushan@gmail.com



جناب آقای مهندس سعید جعفری
مدیرعامل محترم شرکت
توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

انتصاب به جا و شایسته جناب عالی که نشان از درایت، لیاقت و توانمندی شما دارد را صمیمانه تبریک و تهنیت عرض نموده و رجای واثق داریم تعهد و کارآمدی های برجسته شما نوید بخش دستیابی هرچه بیشتر به قله های رفیع پیشرفت و توسعه خواهد بود. بدین گونه مقدم آن فرهیخته علمی و با تجربه را گرامی داشته و حرکت به سمت افق های روشن توام با سعادت و تداوم توفیقات همکاران شما را از پیشگاه ایزدمنان در مسیر منتهی به کسب رضایت الهی و خدمت صادقانه داریم.

● هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت ستاره هورمند انرژی پارس

SETARE.HOORMAND@GMAIL.COM



شرکت تعاونی دریانوردان بحر خزر

ارائه دهنده خدمات:

لایروبی

جست و جو و نجات دریایی
راهبری تجهیزات مقابله با آلودگی
تعمیر و نگهداری شناورها

دفتر مرکزی:

گیلان، بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی، میدان
بندر، ساختمان امیری، واحد ۲

دفاتر پروژه:

استان هرمزگان، بندر شهید رجایی
استان بوشهر، بندر بوشهر
استان مازندران، بندر نوشهر

تلفن: ۰۱۳-۴۴۹۹۲۷۳۰ | فکس: ۰۱۳-۴۴۹۹۲۷۲۸

Email: info@dbkh.ir

www.dbkh.ir

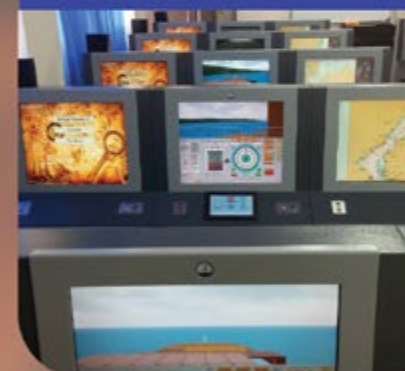


مرکز آموزش دریانوردی موج آبی

دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی



دریانوردی را با موج آبی تجربه کنید



نشانی:

گیلان، بندر انزلی، خیابان سی متری،
روبه روی دانشکده پزشکی، پلاک ۹۰

تلفن:

۰۱۳-۴۴۵۴۸۵۸۸
۰۱۳-۴۴۵۴۷۵۳۱
۰۱۳-۴۴۵۴۷۰۳۳

فکس:

۰۱۳-۴۴۵۴۶۴۱۲

همراه:

۰۹۰۵۹۰۷۶۵۷۸
info@mojabico.com
www.mojbico.com

آموزش دوره های فرماندهی

افسری، ملوانی، دوره های جانبی و مهارت قایقران بر روی قایق های موتوری

دوره های اکدیس و آریا

دوره آموزشی افسر دوم زیر ۳۰۰۰

ARPA و ECDIS برای اولین بار در استان گیلان

علوم هادی دریا



رویی دریانوردی را با ما تجربه کنید

مجری آموزش علوم دریانوردی بر اساس دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی



نشانی: هرمزگان، بندر عباس، بلوار پاسداران، سمرا هتل هما، جنب دبیرستان دخترانه شاهد، مرکز آموزش علوم هادی دریا
تلفن: ۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱ - ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱ - ۰۷۶۳۳۴۴۶۱۶۱
واتساپ: ۰۹۱۷۳۶۶۷۶۳۱
ایمیل: hadydarya@iran.ir
اینستاگرام: @hadydarya
سایت شناور بقا، بندر شهید حقانی
سایت شناور بقا، بندر شهید حقانی



Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

آدرس: تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا) - نبش کوچه ششم - پلاک ۲ - طبقه ۳ و ۴.

bluelotkakish.com

[Blue.Lotka.Kish](https://www.instagram.com/Blue.Lotka.Kish)

۸۸۱۰۰۷۰۱



شرکت کشتیرانی محور طلایی

- کشتیرانی و قبول نمایندگی (اجنسی)
- حمل کالا به ویژه مواد نفتی و فرآورده‌های آن در دریای خزر و خلیج فارس
- خرید و فروش فرآورده‌های نفتی
- انبارش مواد نفتی و غیرنفتی در مبادی ورودی و خروجی کشور



سایت‌های این شرکت:

- شهید رجایی (بندرعباس)
- بندر امام خمینی (ره)
- ترمینال تخلیه و بارگیری مواد نفتی و غیرنفتی در کشورهای CLS
- سایت‌های تخلیه، بارگیری و انبارداری مواد نفتی و غیرنفتی
- درامیرآباد، بندرکاسپین (انزلی)، مرزبازرگان، مرز تهرچین، منطقه آزاد اروند، بوشهر و میلک

تهران - سعادت آباد - خیابان علامه طباطبایی جنوبی
 خیابان ۳۸ شرقی - پلاک ۱۶ - طبقات اول و دوم
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۸۳۲۹۵
 فاکس: ۰۲۱-۸۸۶۹۳۰۲۹



پایانه کانتینری بندرعباس آریا



با مساحت ۲۵ هکتار نخستین مرکز لجستیک چندمنظوره در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی است که از سال ۱۳۸۷ آماده بهره‌برداری قرار گرفته است.

ویژگی‌های اختصاصی طرح

- بزرگ‌ترین پایانه چندمنظوره در مجموعه اسکله شهیدرجایی در حوزه سرمایه‌گذاری خصوصی
- نزدیک‌ترین پایانه چندمنظوره تخصصی در مجموعه اسکله شهیدرجایی به محل پهلوگیری کشتی‌ها و محوطه Container Yard در بندر (ترمینال شماره ۲ اسکله شهیدرجایی)
- تنها پایانه با محوطه‌سازی تخصصی و با استفاده از روش رباتیک در سطحی برابر ۲۰ هکتار
- تنها پایانه چندمنظوره تخصصی دارای انبار لجستیک و فضای نگهداری کانتینر به‌طور توأم
- استفاده از روش‌های نوین و تخصصی در حوزه WMS (Warehouse Management SYS) در مرکز لجستیک پایانه، انجام تعمیرات تحت استاندارد iiil و امکان صدور گواهینامه
- در صورت تمایل صاحبان کالا به تخلیه کالای درون کانتینرها در انبار لجستیک این پایانه، امکان عدم پرداخت حق توقف کانتینرها برای آنان ایجاد می‌گردد
- کاهش خطاهای انسانی با استفاده از نرم‌افزارهای تخصصی در محوطه CY و بروی تجهیزات مدرن شرکت

مرکز لجستیک

مرکز لجستیک پایانه کانتینری بندرعباس آریا به مساحت ۱۲۰۰۰ مترمربع در فضایی کاملاً تخصصی و با گنجایش بیش از ۳۰ هزار تن با جدیدترین روش‌ها در سیستم انبارداری نوین طراحی و آماده بهره‌برداری گردیده است. موقعیت بندر شهید رجایی در کریدور شمال - جنوب و همچنین قرارگیری این مجموعه در منطقه ویژه اقتصادی از نکات قابل بیان در توضیح ارزش‌های عملکردی این مرکز لجستیک می‌باشد.

به بیانی دیگر، در مواجهه با تجزیه و تحلیل و بحث‌های مرتبط با هزینه‌های حمل و نقل در زنجیره تامین کالا، قابلیت‌های این مجموعه در کنار پتانسیل‌های ساختاری و تخصصی آن، این مرکز را به قطبی مهم در بخشی از صنعت لجستیک منطقه خلیج فارس تبدیل کرده است.

مرکز لجستیکی و پایانه

- ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۲۷۰,۰۰۰ TEU کانتینر خشک و ۴,۰۰۰ TEU کانتینر یخچالی با ماندگار ۳۰ روز در سال
- امکان استریپ و استافینگ کانتینرهای یخچالی
- دارای کارگاه تعمیرات انواع کانتینر خشک و یخچالی با استاندارد IICL و صدور گواهینامه
- انبار اختصاصی لجستیکی به مساحت ۱۲۰۰۰ مترمربع
- امکان نگهداری کالاها به صورت Palletize، خدمات پالتایز و تسمه کشی برای بارهای مختلف به درخواست مشتری و نگهداری آن در شرایط استاندارد
- امکان نگهداری کالا در ارتفاع ۱۰ متر در انبار سلولار لجستیکی شرکت
- مجهز به آخرین نرم‌افزارهای تخصصی (PARAGON, WMS, MACH)
- تجهیزات ترانسیتور، ریج استاکر، امپتی استاکر، لیفتراک، ریج تراک، پالت تراک و همچنین لیفتراک‌های برقی و تریلرهای مخصوص حمل کانتینر به تعداد مکفی

بندرعباس، مجتمع بندری شهیدرجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا
 تلفن: ۰۷۱-۳۳۵۱۴۲۵۱-۲۰ نمابر: ۰۷۱-۳۳۵۱۴۰۸۷

Bandar Abbas Arya Container Terminal, Shahid Rajaei Port Complex, Bandar Abbas - Iran
 Tel: +987633514251-2 Fax: +987633514087

شرکت تخلیه و بارگیری مسلم چابهار

اپراتوری ترمینال شهید کلاتتری چابهار به مدت ۲۰ سال
مدیر عامل: شیر محمد داوورپناه

فعالیت ها و توانمندی ها:

- تعمیر و نگهداری تجهیزات
- تخلیه و بارگیری
- بارشماری و انبارداری کالاهای کانتینری
- لنج و فله (کود، سیمان، گوگرد، گندم و ساخت قیف)

سابقه همکاری با:

- سازمان بنادر و دریانوردی
- سازمان منطقه آزاد- تجاری چابهار
- شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران،
- کشتیرانی جهان دریا، کشتیرانی پیوند دریا،
- کشتیرانی سیری
- شرکت های غله و بازرگانی
- خدمات حمایتی، کشاورزی
- شرکت سیمان خاش و سیمان سیستان

تجهیزات:

- انواع جرثقیل های ساحلی، محوطه ای
- تاپ لیف
- لیفتراک
- تراکتور
- تسمه نقاله
- ریج استاکر
- گراب
- دستگاه های کیسه گیری و کیسه دوزی اتوماتیک



شرکت مسلم چابهار

Moslem_co@yahoo.com
Moslem.chabahar@gmail.com

نشانی:
بندر چابهار، اسکله شهید کلاتتری
ساختمان شرکت ها
شرکت تخلیه و بارگیری مسلم چابهار
تلفن: ۰۵۴۳۵۳۲۰۵۱۹
۰۵۴۳۵۳۲۴۸۹۷
موبایل: ۰۹۱۲۲۹۸۶۷۵۹



شرکت رهروان صنعت و انرژی آسیا
RAHROVAN ASIA ENERGY & INDUSTRY Co.

مهندسی، طراحی و ساخت تجهیزات
 اسکله ها و ترمینال های نفت، گاز و پتروشیمی

تبریز، شهرک صنعتی بعثت، خیابان مقیمی شمالی، صنعت ۱
 تلفن: ۰۴۱ - ۳۳۱۰۶۲۰۰
 ایمیل: info@asia-ei.com
 وب سایت: www.asia-ei.com



مهندسين مشاور
 دریا پژوه سازه پردازی

بنیانی نو مبتنی بر قدمت
 چابک، کارآمد و دقیق
 سازگار با شرایط نوین طرحهای مهندسی کشور
 متکی بر تجربیات و توان مدیریتی
 مهندسين مشاور سازه پردازی ایران



SAZEH PARDAZI IRAN
 Consulting Eng.Co.

تهران، بزرگراه کردستان، بلوار شهید ابطحی (خیابان بیستم)، شماره ۶
 صندوق پستی: ۱۴۳۹۵/۱۳۱۳ تلفن: ۸۸۶۳۵۸۵۰ دورنگار: ۸۸۶۳۲۱۹۰

www.DaryaPajouh.com



سیستم مهار و آزاد سازی سریع طناب کشتی

Quick Release Mooring Hook

ساخت کوئیک ریلیز هوک در تناژهای ۲۵ تن تا ۲۰۰ تن یک هوکه، دو هوکه، سه هوکه و چهار هوکه به همراه سیستم های:

- ERR (Electrical Remote Release System)
- LMS (Load Monitoring System)
- DAS (Docking Aid System)
- EMS (Environmental Monitoring System)
- PPU (Portable Paper Unit)
- CMS (Central Monitoring System)



بازوهای بارگیری دریایی

Marine Loading Arms

بازوهای بارگیری دریایی ثابت و متحرک (موبایل)



۱. انجام سرویس، بازرسی، تعمیرات و انجام تست‌های مورد نیاز، صدور گواهینامه بین‌المللی جهت انواع جان‌پناه بادی (لایف رافت).
۲. انجام سرویس، تعمیرات، شارژ انواع کپسول‌ها و تجهیزات پرتابل، ثابت اطفای حریق از جمله Co2 پودر، فوم، هالون، اسپرینکلر Mist, FM200.
۳. انجام بازرسی و ضخامت‌سنجی بدنه کشتی‌ها و سازه‌های دریایی و صنعتی و آزمایشات غیرمخرب (Vac. Test, UT, DPI, MPI).
۴. انجام بازرسی‌های سالیانه و پنج‌ساله، انواع لایف بوت‌ها و رسیکوبوت و تست وینچ‌ها، داویت، OLRG و صدور گواهی‌نامه بین‌المللی.
۵. تامین تجهیزات مبارزه با آلودگی در دریا، نگهداری، خدمات پس از فروش و انجام آموزش‌های تئوری و عملی.
۶. انجام آزمایشات Proof Load Test جرثقیل‌ها و تجهیزات جابه‌جایی، Bollard Pull یدک‌کش‌ها.
۷. طراحی و نصب، سرویس و تعمیرات سیستم‌های اعلام، اطفای حریق و کشف گاز.
۸. مشاوره در امور ایمنی و آتش‌نشانی و ارائه طرح‌های سامان‌دهی، ایمنی و آتش‌نشانی در تاسیسات و تجهیزات دریایی، صنایع نفت و گاز، نیروگاه‌ها و ترمینال‌های نفتی.
۹. انجام ممیزی‌های فنی، ایمنی و آتش‌نشانی در صنایع دریایی، نفت و گاز، نیروگاه‌ها و ترمینال‌های نفتی و بنادر.
۱۰. مشاوره در زمینه استقرار مدیریت HSE در صنایع مختلف.
۱۱. تهیه نقشه‌جات و مدارک فنی از جمله Hazardous Area Plan, PMS, Fire Control & Safety Plan ...
۱۲. اجرای آموزش‌های ایمنی دریایی (در چهارچوب مقررات Code 95 STCW).
۱۳. فروش قایق‌های نجات، جلیقه‌های نجات، حلقه‌های نجات و سایر تجهیزات ایمنی نجات جان و اطفای حریق.
۱۴. تامین، تجهیز، بازرسی، تایید و صدور گواهی‌نامه دستگاه‌های مخابراتی، الکترونیکی، کامپیوتری کمک‌ناوبری و IT.
۱۵. طراحی، نصب و خدمات پس از فروش تجهیزات BWMS (مدیریت آب توازن) برند "Headway"

دفتر مرکزی

تهران: خیابان ۳۵ متری قیصریه، خیابان کتابی، کوچه قاسمی، کوچه پولادوند
پلاک ۱۴، واحد ۱۴، طبقه ۴.
تلفن: ۰۲۱ - ۲۲۲۳۷۱۵۹ - ۲۲۲۳۷۹۰۰ - ۲۲۶۷۱۸۷۱ - ۲۲۲۴۲۵۱۹
www.iesco-group.com
info@iesco-group.com



سیستم اطفای حریق هوشمند

Smart Fire Fighting System

طراحی و ساخت تاورها و مانیتورهای آتش نشانی و سیستم هوشمند اطفای حریق



Smart Fire Fighting System



نگین سبز خاورمیانه

شرکت مهندسی و خدمات دریایی (سهامی خاص)

شرکت «مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه»، با بهره‌مندی از بزرگ‌ترین ناوگان لایروب کشور شامل هاپرساکشن، کاترساکشن، بیل و بارج، گراب، تجهیزات خشکی و کادری متخصص و باتجربه، نزدیک به دو دهه است که در صنعت دریایی حضور چشمگیر دارد. این شرکت علاوه بر ارائه خدمات لایروبی در بنادر جنوبی و شمالی کشور، ارائه‌دهنده این خدمات نیز است:

خدمات آب‌نگاری | تعمیرات اساسی و زیرآبی شناورها و تجهیزات دریایی |
تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی | راهبری، تعمیر و نگهداری شناورها |
خدمات سالویج | خدمات عمرانی در بنادر | سرمایه‌گذاری | صادرات و واردات |

اهم پروژه‌های این شرکت:

- ۱- لایروبی، راهبری، نگهداری و تعمیر لایروب‌ها و تجهیزات مربوطه در حوزه جنوب شرق (استان‌های هرمزگان و سیستان و بلوچستان)
- ۲- اجرای عملیات لایروبی حوضچه بندر تجاری دیر
- ۳- اجرای عملیات لایروبی کانال دسترسی و پای اسکله بندر بوشهر
- ۴- لایروبی اسکله‌های بندر امام خمینی (ره) (حوضچه سرسره، اسکله‌ها، دهانه‌های خورموسی و خوردورق)
- ۵- لایروبی اسکله‌های و کانال دسترسی بندر شهیدرجایی و شهیدباهنر
- ۶- لایروبی اسکله‌های بنادر آبادان، چوئیده و اروندکنار
- ۷- لایروبی کانال و دهانه ورودی بندر تجاری فریدون‌کنار
- ۸- لایروبی اسکله سوختی مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل
- ۹- لایروبی بندر جوادالائمه
- ۱۰- لایروبی بندر حسینیه
- ۱۱- لایروبی حوضچه بندر نکاء
- ۱۲- لایروبی بندر صیادی بندر عباس
- ۱۳- لایروبی بندر صیادی جلالی
- ۱۴- لایروبی کانال صدرا به قشم
- ۱۵- لایروبی بندر صادراتی ماهشهر
- ۱۶- لایروبی بندر کوهستک
- ۱۷- لایروبی بندر زرآباد
- ۱۸- لایروبی بندر هرمز
- ۱۹- لایروبی بندر خلیج فارس
- ۲۰- آب‌نگاری بنادر هرمز، تیاب، خورموسی، کلانتری و...



نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به پارک وی، خیابان افق، پلاک ۶، طبقه اول
تلفن: ۰۲۶۲۹۰۷۸۱-۰۲۶۲۹۰۷۸۶-۰۲۶۲۹۰۷۹۲-۰۲۶۲۹۰۷۹۳-۰۲۶۲۱۰۶۹۳ کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۶۹۱
وبسایت: www.nskhco.ir رایانامه: info@nskco.ir



خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری



۳۱ سال سابقه حضور (بندر شهیدرجایی)
www.pejamgulf.com

پایانه اختصاصی کانتینری

ارائه خدمات ترمینالی به کانتینرها، با بهره‌گیری از دو پایانه اختصاصی مجهز جهت کانتینر خالی (۵ هکتار) و کانتینر پر (۱۸ هکتار) شامل انبارداری فرآیندهای اسنادی و حقوقی جابجایی در محوطه‌های بندری و تخلیه و بارگیری استریپ و استافینگ-نگهداری کالا تعمیر و شستشو سایر خدمات ارزش افزوده کانتینری

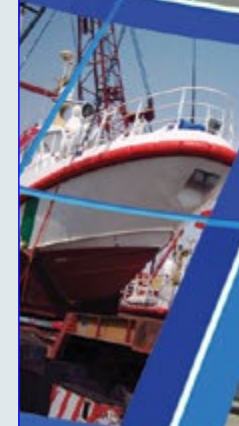
کالا‌های عمومی

قریب به ۲۰ هکتار انبارهای روباز و ۴ باب انبار مسقف ناوگان کامل تجهیزات بندری شامل انواع کشنده و تریلر، لیفتراک، جرثقیل و... سیستم کارآمد مدیریتی و قریب به ۳۵۰ نفر پرسنل مجرب ارائه خدمات خن‌کاری پوشش بیمه‌ای گسترده حضور فعال در مجامع و سازمان‌های بین‌المللی

پایانه اختصاصی خودرو

«اولین پایانه اختصاصی خودرو در خاورمیانه»

ارائه انواع خدمات ترمینالی به خودروهای وارداتی و صادراتی خدمات جابجایی، تخلیه و بارگیری انبارداری و نگهداری سایر خدمات ارزش افزوده





Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء

جناب آقای مهندس سعید جعفری

بدین وسیله انتصاب شایسته جناب عالی را به عنوان

مدیرعامل محترم شرکت

توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

که مبین تعهد و شایستگی شماست، تبریک و تهنیت عرض نموده، امیدواریم در عرصه جدید همانند عرصه های دیگر خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، کماکان موفق و موید باشید. قطعا مدیریت اثربخش و توانمند توام با تجارب برجسته و گرانقدر جناب عالی، موجبات ارتقاء آن مجموعه را فراهم خواهد نمود.

● فواد جلیلیان / مدیرعامل شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء



PASARGAD LINE

شرکت کشتیرانی پاسارگاد



PASARGAD LINE
SHIPPING COMPANY

شرکت کشتیرانی پاسارگاد در سال ۱۳۸۹ با برند PASARGAD LINE با هدف تجاری سازی بندر کوچک و رونق بخشیدن به آن ها و تبدیل به بندر نسل کانتینری فعالیت خود را در بندر گناوه شروع کرد و طی این سال ها در بندر دیگر این فعالیت بسط داده شد.

با مدد الهی و همت تیم سبز پاسارگاد توانستیم طی سال های پیاپی نه تنها در معنای لغوی کلمات و الفاظی چون رونق، کار آفرینی، توسعه، بلکه به طور ملموس عامل موثر و یکی از چرخ دنده های اصلی رونق بخشیدن به بندر سستی جنوبی به بندر نسل کانتینری و توجیه پذیری این بندر از حیث درآمدها بودن برای حاکمیت و اولویت قرار گرفتن جهت طرح های توسعه ای و همچنین ایجاد امید به زندگی و رونق در این بندر گردیده است. مفتخریم و خدا را شاکریم که ما توانستیم آغازگر تجاری کردن بندر، رهنمای تجار و بنیانگذار اولین خط کانتینری در بندر گناوه، لنکه و دیر باشیم. هم اکنون در حوزه حمل و نقل دریایی، نمایندگی کشتیرانی، استریپ و استابینگ و تعمیر و نگهداری کانتینر مشغول به فعالیت هستیم.

دیگر افتخارات

- کسب عنوان کشتیرانی برتر کشوری سال ۱۳۹۸
- کسب عنوان کشتیرانی برتر در بندر لنکه سال ۱۳۹۷
- رتبه چهارم کشتیرانی برتر کشوری در سال ۱۳۹۵
- کشتیرانی برتر سال ۱۳۹۵ در بندر لنکه
- مدیر کار آفرین در سال ۱۳۹۵
- کشتیرانی برتر در استان بوشهر طی دو سال متوالی ۹۲-۱۳۹۳
- بنیانگذار اولین خط کانتینری در بندر گناوه
- بنیانگذار اولین خط کانتینری در بندر لنکه
- بنیانگذار اولین خط کانتینری در بندر دیر
- کار آفرین نمونه با اشتغال زایی بالا

کشتیرانی برتر میراثی برای آینده ای بهتر

انتخاب کشتیرانی پاسارگاد به عنوان کشتیرانی برتر کشوری در روز جهانی دریانوردی و مقارن با هفتادمین سالگرد تاسیس سازمان بین المللی IMO

خدمات

- حمل و نقل منظم از بندر مهم به بندر گناوه و لنکه
- حمل از بندر حمربه امارات به بندر عباس
- حمل انواع کانتینر با سرویس های منظم هفتگی از جبل علی به بندر عباس و بالعکس
- انجام خدمات نگهداری و تعمیر کانتینر در بندر گناوه
- امکان ترانشیپ کانتینر از بندر عباس به بندر داخلی
- ارائه خدمات مدیریت کشتی به مالکان کشتی، در تمامی زمینه های مربوط به شناور

توانمندی ها

- مالکیت شش فروند کشتی فیدر و چهار فروند به صورت چارتر
- مالکیت یک شناور چند منظوره جهت حمل کالاهای متفرقه و فله عمومی
- دارای بسته بندی
- مالکیت ترمینال کانتینری اختصاصی
- با تجهیزات کامل در بندر گناوه و بندر راشد
- مالکیت کارگاه تعمیر و نگهداری کانتینر
- برخورداری از کارشناسان خبره، پاسخگو، فعال و با انگیزه
- همکاری نزدیک با خط کشتیرانی جمهوری اسلامی
- حمل از بندر جبل علی به بندر عباس
- مالکیت تعداد متناهی ۲۰ و ۴۰ فوت

دفتر امارات ۰۰۹۷-۱۴۴۲۲۳۳۲۹

۰۰۹۷-۱۵۰۱۷۱۳۰۲۴

Comr@slotmaster.ae

www.pasargadline.com

دفتر تهران ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴

Comr@pasargadline.com

دفتر گناوه ۰۷۷-۳۳۱۳۰۹۰۰

دفتر بندر عباس ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱

تبدیل ترمینال کانتینری به ترمینال نیمه هوشمند در استای برنامه هفتم

فعالیت رسمی **شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا** از سال ۱۳۹۳ در ترمینال شماره یک بندر شهید رجایی آغاز شد. از آن جا که باور این مجموعه همواره بر اصل تعاملات همه جانبه استوار بوده است، از این رو سعی در ایجاد شرایطی ایمن با در نظر گرفتن اصول و استانداردهای جهانی دارد. کارنامه این شرکت خود گویای تلاش های خستگی ناپذیر بتا در زمینه توسعه ظرفیت ها، افزایش سطح رقابت پذیری، ارتقای کیفی خدمات و فرآیندها افزایش بهره وری و بهبود عملکرد نیروی انسانی است. موضوع مهم دیگری که برای چنین شرکت هایی ضروری به نظر می رسد، بهره گیری از نیروی انسانی مجرب است که از این نظر بتا تاکید مدیریت را هم به همراه دارد. ارائه خدمات بندری و دریایی مطلوب به مشتریان را نیز اگر در نظر بگیرید این شرکت یکی از قوی ترین شرکت های ارائه دهنده خدمات دریایی و بندری در منطقه به حساب می آید. همچنین بتا بر روی به کارگیری از ظرفیت ها و پتانسیل های شرکت های دانش بنیان و نخبگان تمرکز دارد. از آن جا که مدیرعامل می تواند روشن و صریح چشم اندازهای بیشتری را پیش روی خوانندگان باز کند، در این شماره با فواد جلیلیان به گفت و گویی نشستیم که در ادامه می آید.



مقوله اقتصاد دریامحور در برنامه هفتم توسعه چگونه باید دیده شود؟

بیشترین موضوعی که در اقتصاد دریا محور مورد توجه قرار می‌گیرد، بحث توسعه زیرساخت‌ها و توسعه روساخت‌های بندری به حساب می‌آید که این مورد در حال حاضر در دست اقدام است. سازمان بنادر و دریانوردی با عقد قراردادهایی که با بخش خصوصی انجام داده است، یک سری تعهدها را به عهده شرکت‌های سرمایه‌گذار به‌منظور توسعه زیرساخت‌ها، روساخت‌ها و حتی اورهال و توسعه بنادر گذاشته است. به صورتی که شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء در برنامه و چشم‌انداز خود قصد دارد ترمینال کانتینری را به ترمینال نیمه‌هوشمند و بعد از دوران گذار و آزمون و خطایی که داریم به ترمینال‌های هوشمند تبدیل کند. پس از آن است که به‌عنوان پنج مارک در بنادر قرار می‌گیریم و آن‌ها می‌توانند از این امکانات بهره ببرند.

برایمان بگویید که دورنمای کریدور شمال ـ جنوب را چگونه می‌بینید؟

در موضوع کریدور شمال ـ جنوب باید به مجموعه‌ای از مباحث مثل زیرساخت‌ها و لجستیک توجه شود. مخصوصاً مباحث اراضی دو هزار و ۴۰۰ هکتاری شهید رجایی می‌تواند ارزش افزوده خوبی برای تکمیل زنجیره کریدور شمال ـ جنوب باشد. همچنین خط ریلی که در بندر شهید رجایی کشیده شده است، زمینه را برای توسعه تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی و غلات فراهم می‌کند. این را در نظر داشته باشید که ما می‌توانیم از این خط ریلی برای افزایش سرعت در فعالیت‌های بندری استفاده کنیم. نکته دیگر این‌که با استفاده از بنادر خشکی و حتی بنادر شمالی به‌صورت زنجیره‌وار به‌منظور تکمیل زنجیره تامین کالا می‌توانیم نهایت استفاده را ببریم و تحولی بنیادین را در کریدور شمال ـ جنوب ایجاد کنیم.

در شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان نیز استفاده می‌کنید؟

قطعاً استفاده می‌کنیم. میزان عمر تجهیزات بندری و استراتژیک زمینه را برای استفاده از شرکت‌های دانش‌بنیان فراهم کرده است. تجهیزات بندری را می‌توانیم به دو دسته عمومی و استراتژیک تقسیم کنیم. در حال حاضر سن تجهیزات استراتژیک ما تقریباً بالا رفته است، از این‌رو با تفاهم‌نامه‌هایی که با پارک‌های علم و فناوری به امضا رساندیم و با شناسایی شرکت‌های دانش‌بنیان از طریق معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، توانسته‌ایم قطعاتی را که تا به امروز به صورت خرید خارجی و گاهاً با چندین برابر قیمت به‌واسطه موضوعات تحریمی و... خریداری می‌شد، با استفاده از توان شرکت‌های دانش‌بنیان چه در زمینه الکترونیک و چه در زمینه مکانیک به صورت مهندسی معکوس تولید کنیم. در نظر داشته باشید به این شکل از خروج ارز بابت تامین قطعات جلوگیری می‌شود و این مبلغ به شرکت‌های دانش‌بنیان منتقل می‌شود.

چه برنامه و چشم‌اندازهایی برای شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء در نظر گرفته‌اید؟

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء سیاست‌هایی را در خصوص توسعه بنادر و همچنین فعالیت در حوزه‌های مختلف ـ علاوه بر کانتینری در موضوعات نفتی و فله و ژنرال کارگو ـ در دستور کار خود قرار داده است. به لطف خدا در سال گذشته توانستیم سرمایه‌گذاری خوبی را انجام دهیم. به‌عنوان مثال با وجود تمام مشکلاتی که بابت تحریم وجود داشت ما حدود ۱۷ میلیون دلار در زمینه تجهیزات سرمایه‌گذاری کردیم؛ این تجهیزات وارد کشورمان شد و در حال حاضر



در بندر شهید رجایی در حال خدمت هستند. با توجه به عملکردی که داریم باید بگوییم، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء آمادگی سرمایه‌گذاری در تمامی حوزه‌های بندری و توسعه تجهیزات استراتژیک برای کشورمان را دارد. به‌عنوان مثال در قرارداد جدیدمان روی پنج دستگاه RTG به‌عنوان خرید خارجی سرمایه‌گذاری داشتیم، به این دلیل آینده خوبی را به یاری خدا پیش‌بینی می‌کنیم.

آیا فعالیت شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء محدود به خلیج فارس است؟

خیر، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء به‌عنوان شرکت‌های همراه و همکار در دریای خزر هم فعالیت می‌کند. ما در بندر امیرآباد، بندر عباس و بندر امام خمینی (ره) برنامه‌های توسعه‌ای نیز داریم که با اتصال کریدور شمال ـ جنوب یک زنجیره تامین کالا از بنادر جنوب به شمال هم انجام می‌پذیرد.

آیا شرکت بتاء امسال در لیست شرکت‌های نمونه بندری قرار گرفت؟



بله، چهارم مهرماه امسال در مراسم هفته جهانی دریانوردی که با حضور وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و سایر مسئولان ارگان‌های دریایی و فعالان این عرصه برگزار شد، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء به عنوان شرکت نمونه بندری کشور برگزیده شد و اینجانب در این مراسم لوح تقدیری را هم دریافت کردم. شرکت بتاء در مدت یک سال گذشته توانسته با ارتقای نرم‌های عملیاتی و افزایش سطح خدمات‌دهی به مشتریان با توجه به سباز کشتی‌ها و نوع جرثقیل‌های این ترمینال، رکوردهای قابل قبولی را از خود برجای بگذارد. همچنین تلاش ما در این شرکت همیشه بر این بوده تا در موضوعات مختلف کام‌های موثری برداریم. از جمله اقدامات اخیر شرکت بتاء که در این زمینه ما را یاری کرده، می‌توان به سرمایه‌گذاری سخت‌افزاری، آموزش نیروی انسانی و تهیه و تعمیر قطعات یدکی تجهیزات استراتژیک اشاره کرد. موردی را هم در این‌جا اضافه کنم که ما در این شرکت نهایت تلاشمان را می‌کنیم تا رضایت کارفرما و خطوط کشتیرانی را بیش از پیش جلب کنیم و در ارائه خدمات به ذی‌نفعان به اندازه کافی منعطف باشیم.

در پایان اگر انتظاری از دولت و یا سازمان بنادر و دریانوردی دارید، مطرح کنید.

به لطف خدا در این مقطع زمانی، سازمان بنادر شعاری دارد: «شرکت‌هایی که با بنادر کار می‌کنند را به‌عنوان شریک تجاری نگاه می‌کند». این مورد خودش نقطه عطفی برای شرکت‌های خصوصی و سرمایه‌گذاری مانند بتاء است که آسوده‌خاطر بتوانند در این حوزه فعالیت کنند. از طرفی با قراردادهای جدیدی که سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت راه و شهرسازی ابلاغ کردند و به‌طور مداوم بازنگری می‌شوند، خیال شرکت‌های خصوصی نیز بابت نوساناتی که در طول سال در بازار وجود دارد راحت شده است.



راه های ارتباطی

آدرس : نوشهر خیابان شهید سلطان
محمدی اداره کل بنادر و دریانوردی استان
مازندران شرکت توسعه خدمات دریایی و
بندری ساحل شمال
کد پستی : ۴۶۵۱۷۹۵۳۶۴
ایمیل : sahelshomal.co@gmail.com
تلفن و فکس : ۰۱۱۵۲۳۳۹۰۶۶



شرکت توسعه خدمات
دریایی و بندری

ساحل شمال



VENTURE AMONGST 57 ISLAMIC COUNTRIES

TO PROVIDE LIABILITY INSURANCE
COVER FOR SHIPOWNERS TRADING
WORLDWIDE



LIMIT OF LIABILITY	USD 1B	USD 500M	USD 100M	USD 50M	USD 25M	BELOW USD 25M AS PER REQUESTS
TYPES OF COVER	P&I	FD&D	CHARTERERS' LIABILITY	WAR RISKS	SPECIAL OPERATIONS	K&R H&M

Organization of Islamic Cooperation (OIC) (formerly Organization of the Islamic Conference) is the second largest inter-governmental organization after the United Nations with the membership of 57 states spread over four continents. In order to coordinate and unify the efforts in realizing the cooperation among the maritime companies within Member States, the Organization of the Islamic Shipowners' Association (OISA) was established as an affiliated institution to the OIC in Jeddah, Kingdom of Saudi Arabia. In 2004, the idea of establishing Islamic P&I Club to provide liability cover for shipowners was proposed and approved by the OISA members and the Club was founded as a non-profit company in Dubai, United Arab Emirates.

OFF. 408, BLOCK B, AL HUDAIBA AWARDS BLDG., JUMEIRAH RD., UNION HOUSE SQ., DUBAI, UAE, P.O. BOX: 181891 | T: +971 4 385 7004 | F: +971 4 385 7011

www.ipandi.club | info@ipandi.club

YOUR SUPPORT IN DIFFICULT TIMES



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سیمین پارس

هدف شرکت برای نیل به مأموریت و رسیدن به چشم انداز خود متناسب با فرهنگ و ارزش های اسلامی-ایرانی، سیاست های کلان جمهوری اسلامی و منویات مقام معظم رهبری (مد ظله العالی) با ضرورت قرار دادن اخلاق محوری، عدالت محوری، نوآوری و بهبود مستمر، به منظور دسترسی به یک سازمان متعالی یادگیرنده و چابک در سطح ملی و بین المللی و با استقرار سیستم مدیریت یکپارچه و تعالی به منظور توسعه ارتباطات و تعاملات سازنده با ذینفعان اصلی شرکت و سهامداران، توسعه روابط با مشتریان و انطباق خدمات شرکت با نیازهای حال و آینده مشتریان به عنوان شرکت خوشنام، پیشرو و پایدار و خرسور پایدار و حفظ رهبری بازار و توسعه فرصت های درآمدی شرکت در سه گانه ارائه خدمات بازرگانی، لجستیک، بندری و دریایی می باشد.

دفتری مرکزی: بوشهر، اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، ساختمان خدمات مشتریان، شرکت خدمات دریایی و بندری سیمین پارس
تلفن: ۰۷۷ ۳۳۳۳۰۶۸۳
فکس: ۰۷۷ ۳۱۶۶۱۷۰۴

شعبه خوزستان: بندر امام خمینی (ره)، مجتمع بندری امام خمینی (ره)، ارفعی پشتیبانی، قطعه ۵۷، سایت مخازن نفتی
تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۲۷۱۷ - ۰۶۱۵۲۲۸۲۷۲۱



ارائه عملیات و خدمات تخصصی شامل:

- خدمات راهنمایی
- خدمات یدک کشی
- خدمات لایروبی، علائم کمک ناوبری و چراغهای دریایی
- خدمات فنی، نگهداری و تعمیرات شناورها
- خدمات Towing
- خدمات طناب گیری
- خدمات لنگرگاهی
- عملیات کشتی به کشتی Ship TO Ship
- خدمات جابجایی دکل های حفاری Rig Move
- عملیات جست و جو و نجات
- خدمات مقابله با آلودگی
- خدمات Salvage

WWW.PGPILOT.CO.IR

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه
پارک وی، کوچه فخرالدینی (افق)، بلاک 6، طبقه 2 و 3
تلفن: ۰۲۱۹۱۲۱۰۸۱۸ - ۰۲۱۹۱۲۱۰۸۱۹
فکس: ۰۲۱۹۱۲۱۰۸۱۹ - ۰۲۱۹۱۲۱۰۸۲۰



پایانه ترانزیت و صادرات کالا و کانتینر

پارسیان پارت خاورمیانه

این پایانه در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی و در مسیر کریدور ترانزیت شمال - جنوب موسوم به NOSTRAC واقع گردیده است.

مشخصات ویژه

۴۰۰ متر خط راه آهن اختصاصی متصل به خطوط راه آهن کشوری و کشورهای مشترک المنافع CIS و روسیه
سکوی تخلیه و بارگیری واگن های قطار به طول ۴۰۰ متر و عرض ۱۵ متر

فعالیت های اصلی

ارائه خدمات تخلیه، بارگیری و انبارداری کالای متفرقه و کانتینر صادراتی و ترانزیتی و نگهداری کانتینرهای خالی و تحویل تحول آنها با پایانه های کانتینری بندر شهید رجایی

ظرفیت ها و قابلیت ها:

- ظرفیت نگهداری همزمان ۲۴۰۰۰ TEU کانتینر
- قابلیت تخلیه و بارگیری کالا از / به واگن به میزان ۳۰۰۰ تن در روز
- تخلیه و بارگیری کالای داخل کانتینر ها تا تعداد ۲۰۰ دستگاه در روز
- امکان تخلیه و بارگیری کالای انواع واگن ها از جمله: واگن های مسقف، لبه بلند و کوتاه، کفی و انواع تریلرها و کامیون ها
- قادر به تخلیه، بارگیری و انبارداری انواع کالا در بسته بندی های مختلف از جمله: کالای پتروشیمی، عدل های پنبه، جامبو بگ، بشکه، کالای بالتیزه و غیر بالتیزه
- ارائه خدمات لجستیک و فنی کانتینرهای یخچالی خالی و پر صادراتی از جمله PTI، مانیتورینگ، تعمیرات و ...
- تعمیرات اولیه و شستشوی کانتینر

مشخصات پایانه

مساحت کل ترمینال ۱۲۵.۰۰۰ مترمربع
مساحت محوطه کانتینری ۹۳.۰۰۰ مترمربع
انبار مسقف (هانگار) ۱۳.۵۰۰ مترمربع

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمد قسیر (بخارست)، پژوهشگاه ۲، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۱۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۷۷۳۴

بندرعباس: مجتمع بندری شهید رجایی، ضلع شمالی پارکینگ غربی / ۰۷۶-۳۳۵۲۴۸۱۸-۲۰



شرکت پیدآوران امید ساحل

بزرگ ترین پورت اورتور بنادر شمال کشور

ارائه دهنده خدمات

بندری، لجستیک، کانتینری و پورت اورتوری کالاهای متفرقه و فله



فعالیت ها و توانمندی ها

۱. انجام کلیه خدمات بندری کالا شامل تخلیه، بارگیری، بار شماری و انبارداری انواع کالاهای عمومی
۲. انجام کلیه امور اسنادی کالا شامل مالی، نرم افزاری و صدور قبض انبار تا لحظه خروج کالا از محوطه بندری
۳. انجام خدمات پشتیبانی لجستیک شامل تعمیر و نگهداری تجهیزات بندری و تأمین قطعات
۴. خدمات HSE: ایمنی، بهداشت و محیط زیست به انواع گروه های ذینفع و مشتریان و کالا و حفظ سرمایه آن با رعایت امور قانونی
۵. در اختیار داشتن تجهیزات مدرن و استراتژیک در زمینه تخلیه و بارگیری و ۴۲ هزار متر انبارهای مسقف و ۱۱ هکتار محوطه روبراز
۶. دارا بودن سیلوی غلات ۴۱،۵۰۰ تنی مکانیزه و اتوماتیک، خدمات خود را جهت انبارش و بارگیری همزمان انواع مختلف غلات ارائه داده و با کنترل دقیق دما، میزان رطوبت و هوای از طریق سیستم های الکترونیکی و دیجیتالی قادر به نگهداری مناسب انواع مختلف غلات نامدت زمان طولانی و ارائه خدمات شایسته به مشتریان خود می باشد.
۷. ارائه فرجه های مالی و تخفیفات به مشتریان جهت جلب رضایت صاحبان کالا

تجهیزات

- انواع جرثقیل گنتری کرین
- انواع جرثقیل های موبایل ساحلی ۶۵ تن (LHM250)
- انواع جرثقیل های موبایل ساحلی ۲۵ تن (LHM100)
- انواع ریمونر استاکر
- انواع انواع جرثقیل تلسکوپ ۶۵ تن، ۴۰ تن و ۳۵ تن
- انواع مکنده غلات ۳۰۰ تن و ۲۰۰ تن
- انواع جرثقیل بوم خشک ۵۰ تن و ۳۵ تن
- انواع کشنده تریک
- انواع کامیون های بنز مایر
- انواع لیفتراک ۳ تن، ۵۰ تن و ۲۰ تن

گواهی نامه ها

۱. گواهی نامه ISO ۹۰۰۱ کنترل کیفیت از MTIC تحت لیسانس TÜV آلمان
۲. گواهی نامه ایزو ۱۴۰۰۱ زیست محیطی از MTIC تحت لیسانس TÜV آلمان
۳. گواهی نامه ایزو ۴۵۰۰۱ زیست محیطی از MTIC تحت لیسانس TÜV آلمان
۴. گواهی نامه عضویت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۵. گواهی نامه تأییدیه کارگاه CIS

۰۱۱۳۴۶۲۳۰۳۸
۰۱۱۳۴۶۲۳۰۳۷

مازندران، بهشهر، منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد

www.pos.co.ir
info@pos.co.ir



BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بناء

بناء ریشترکن



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، روبروی کوچه اسفراين، پلاک ۷۲ طبقه دوم

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱

دفتر هرمزگان: مجتمع بندری شهید رجایی، ساختمان بندرعباس آریا، دفتر ناحیه هرمزگان

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷

فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

ایمیل: info@betaco.org

وبسایت: www.betaco.org

آدرس اینستاگرام: [instagram.com/iranbeta](https://www.instagram.com/iranbeta)

آدرس تلگرام: t.me/betabnd



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001

