

#### افزایش حمل‌ونقل دریایی ایران به اروپا

مقام مسئول سازمان بنادر و دریانوردی از افزایش حمل‌ونقل دریایی ایران و اروپا خبر داد و گفت: صنعت هیدروگرافی علاوه بر ارتقاء ایمنی دریانوردی در پیشگیری از سیل و سونامی نقش مهمی دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد ازتسنین، نادر پسنده در آستانه روز جهانی هیدروگرافی با اشاره به اینکه حمل و نقل دریایی موثرترین شیوه برای جابجایی کالا در سطح بین‌الملل است و سالانه بیشترین میزان حمل و نقل کالا در جهان را به خود اختصاص می دهد، اظهار کرد: ایران به دلیل دسترسی به دریای کاسپین در شمال کشور و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب کشور دارای ۵۷۹۰ کیلومتر نوار ساحلی است و حدود ۳۰۰ کیلومتر آن بخشی از خطوط دریایی بوده و موقعیت مناسب برای تجارت دریایی دارد و بخش زیادی از حمل و نقل بین المللی خود را از این طریق انجام می دهد.

وی افزود: در این بین، بیشترین تجارت دریایی از جنوب کشور بوده و ترابری دریایی به کشورهای جنوب خلیج فارس و اقیانوس هند و خاور دور سهم زیادی را در بر می گیرد. وی با بیان این که حمل‌ونقل دریایی اروپا به ایران و بالعکس رو به افزایش بوده و ایران با دسترسی به آبهای بین‌المللی نوانسته امکان تبادل مستقیم کالا با کشورهای اروپایی را گسترش دهد، تصریح کرد: بی‌شک از ضروریات حمل و نقل دریایی ایمن، دسترسی دریانوردان و فعالان این عرصه به نقشه‌های به روز از مسیرهای شناخته شده دریایی و آبراهه‌ها است که این مهم از طریق برداشت داده‌های دریایی از جمله هیدروگرافی تأمین می شود.

به گفته پسنده، صنعت هیدروگرافی علاوه بر ارتقاء ایمنی دریانوردی، در دیگر فعالیت‌های دریایی از جمله بهر‌میرداری از منابع دریایی مانند آبزیان و مواد معدنی، مدیریت و حفاظت از محیط زیست دریایی، تعیین مرز دریایی، قایق‌رانی تفریحی، دفاع و امنیت دریایی، پیشگیری از حوادث غیر مترقبه از جمله سیل و سونامی، مدیریت منطقه ساحلی و جهانگردی و علوم دریایی نقش مهمی ایفا می کند.

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام اینکه در سالل جاری روز جهانی هیدروگرافی مصادف با صدمین سال تأسیس این سازمان با شعار «صد سال همکاری بین المللی در حوزه هیدروگرافی» برگزار می شود، اضافه کرد: شورای سازمان بین المللی هیدروگرافی ۳۰ عضو دارد که ایران یکی از اعضای فعال آن است و کمیته فنی آن در ۱۰ کارگروه تخصصی و ۱۵ کمیسیون منطقه ای هیدروگرافی جهت ارتقاء ایمنی دریانوردی و جمهوری اسلامی ایران به عنوان رئیس کمیسیون منطقه ای دریایی راهپی (RSAH) فعالیت می کند.

وی با اشاره به اینکه این سازمان سه نقش اصلی را در جهت بهبود چارت های بین المللی دریایی و هیدروگرافی در بین کشورهای عضو بر عهده دارد، اظهار داشت: تدوین راهنما و استانداردهای بین المللی لازم برای انجام هیدروگرافی و تهیه چارت های دریایی، هماهنگی جهت ارائه چارت های دریایی مناسب و خدمات هیدروگرافی در سطح جهانی و منطقه‌ای، توسعه توانمندی های هیدروگرافی در میان کشورها از طریق همکاری های منطقه‌ای و برنامه‌های آموزشی سه نقش اصلی این سازمان است.

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: با توجه به بین‌المللی بودن موضوع دریانوردی، فعالیت‌های هیدروگرافی در مقیاس وسیع معمولاً توسط سازمان‌های ت مؤده تأیید دولتی هم چون سازمان نقشه برداری و سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح انجام می شود. پسنده با بیان اینکه بر اساس مصوبه سال ۱۳۴۰ مجلس، قانون عضویت سازمان بنادر در دفتر بین المللی هیدروگرافی تأیید شد، یادآور شد: سال ۱۳۸۴ و در راستای اجرای امرای نامه نام‌نماید بهیر معظمم انقلاب و دبیر وقت شورایعالی امنیت ملی، کمیته ملی هیدروگرافی در سازمان بنادر و دریانوردی با عضویت و همکاری نمایندگان ای این سازمان، ستاد کل نیروهای مسلح، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح و نیز سازمان نقشه برداری کشور براساس آئین نامه ها و دستورالعمل‌های اجرایی مصوب سال ۱۳۹۰ تشکیل شد.

وی افزود: با توجه به وظیفه این کمیته مبنی بر تهیه و بازبینی نقشه های دریایی سواحل ج ایران، در خاتمه مربوطه از ابتدای سال ۱۳۹۴ تولید و انتشار بین المللی چارت های الکترونیکی دریانوردی (ENC) را در دستور کار خود قرار داد و به واسطه تلاش همکاران در کمیته ملی هیدروگرافی، ابتدای کار تاکنون دبیرخانه مربوطه موفق به انتشار ۹۳ سلول چارت الکترونیکی دریانوردی و به روز رسانی ۱۸۸ مورد چارت های منتشر شده از منطقه خلیج فارس و دریای عمان و دریای کاسپین شده که می تواند در میزبای های آئی IMO نیز یک نکته مثبت تلقی شود.

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه از ۹۳ سلول منتشر شده ۱۴ سلول مربوط به آب های شمال و ۷۹ سلول مربوط به آب های جنوبی کشور است، گفت: همچنین آمار منتشر شده حاوی ۱۰۲ چارت بندرگاهی، ۵۰ چارت دسترسی و ۳۱ چارت فراساحلی در کل آب های کشور و حدود ۳۵ سلول شامل ۷ سلول پهلوگیری، ۱۴ سلول بندرگاهی، ۱۰ سلول دسترسی و ۵ سلول فراساحلی در دست تولید است و امیدواریم تا پایان سال جاری موفق به انتشار بین المللی آنها شود.

#### خبر

#### ایران در جمع کشورهای پیشرو در بومی سازی تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی دریایی

عضو هیئت عامل و معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه ایران، جزء کشورهای پیشرو در حوزه مهندسی بومی سازی تجهیزات الکترونیکی و مخابراتی دریایی است، اقدامات بخش مهندسی و توسعه امور زیربنایی در راستای هوشمندسازی بنادر را تشریح کرد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمدرضا ایا پار با اشاره به حضور خود در دهمین دور کنگفرانس بین المللی حمل و نقل دریایی و لجسٹیک که در کشور مصر برگزار شد، اظهار کرد: این از جمله کنگفرانس‌هایی است که به صورت منظم برگزار می شود و در سالل جاری نیز به دلیل محدودیت های به وجود آمده نادر و در حد کیلومتری دریاست و سازمان بنادر و دریانوردی به صورت مجازی در آن شرکت کرد.وی ادامه داد: با توجه به تجارب ارزشمند جمهوری اسلامی ایران، معاونت مهندسی توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مسئول پل نقش دگرگونی دیجیتال در توسعه ترمینال‌های کانیتنری در دهمین دوره کنگفرانس بین المللی حمل و نقل دریایی و لجسٹیک حضور پیدا کرد.معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی همچنین به نقش آفرینی انجمن جهانی زیرساخت های حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از حامیان معنوی این همایش اشاره کرد و گفت: در پل نقش دگرگونی دیجیتال در توسعه ترمینال های کانیتنری، مقالاتی در خصوص هوشمندسازی بنادر و ترمینال های کانیتنری، موضوعات مربوط به دیجیتالیز کردن فرایندها و... ارائه شد و تجارب در این رابطه در حال انتقال است و بنادر دنیا امروزه به سمت هوشمندسازی حرکت می کنند.ایا پار با اشاره به اینکه وی همزمان مسئولیت کمیسیون همکاری‌های بین المللی پلنک (انجمن زیرساخت های حمل و نقل دریایی) را نیز برعهده دارد، گفت: در نتیجه بنده به عنوان مسئول برگزاری پل انتخاب شد و یکی از وظایف کنگفرانس‌ها ارائه آخرین یافته‌های متخصصان و دانش پژوهان است و حضور در مجامع بین المللی می تواند به تبادل دانش، تجربیات و ارتقا سطح علمی و تخصصی مجموعه‌ها منجر شود و خوشبختانه سازمان بنادر و دریانوردی حضور خوبی در عرصه بین الملل و نقش آفرینی در این زمینه دارد.وی در رابطه با مقوله دگرگونی دیجیتال یا هوشمندسازی بنادر از سوی سازمان بنادر و دریانوردی نیز، خاطرنشان کرد: طی چند سال اخیر اقداماتی در راستای تحقق این هدف صورت گرفته و در حوزه مهندسی و توسعه امور زیربنایی سعی شده است از تجهیزات به روز استفاده شود.



#### هفتاد و چهارمین ناوگروه نیروی دریایی ارتش در بندر چابهار پهلو گرفت

هفتاد و چهارمین ناوگروه اعزامی نیروی دریایی ارتش پس از ۹۱ روز دریانوردی در بندر چابهار پهلو گرفت به گزارش اقتصادسراسرآمد، آیین استقبال از هفتاد و چهارمین ناوگروه اطلاعاتی رزمی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران متشکل از ناوشکن «نقدی» و ناوپشتیبانی «تنب» که جهت انجام ماموریت‌های محوله در خلیج عدن و تنگه باب‌المندب عازم آب‌های آزاد و بین‌المللی شده بود، بعد از ۹۱ روز دریانوردی و طی ۱۴۵۰۰ مایل دریایی (حدود ۲۹۰۰۰ کیلومتر) بدون پهلوگیری در بنادر با استقبال فرماندهان و خانواده کارکنان با رعایت موارد بهداشتی در منطقه سوم این نیرو بر گزار شد.دریادار دوم مصطفی تاج‌الدینی فرمانده منطقه سوم نیروی دریایی ارتش با تبریک دهه کرامت و خداقوت به کارکنان این ناو گروه گفت: امروز به برکت حضور جوانان انقلابی، مومن، متعهد و متخصص در نیروی دریایی ارتش عبور از راه مانع و مشکلی بسیار سهل و آسان است.فرمانده منطقه سوم نداجا ضمن قدردانی از صبوری و حمایت خانواده کارکنان تصریح کرد: حضور مقتدر و مستمر ناوگروه‌های نداجا در دریاهای آزاد و بین‌المللی نتیجه حمایت و پشتیبانی خانواده‌هاست که باعث شده نیروی دریایی ارتش پرچمدار مقابله با تهدیدات دریایابه دشمن در آنسوی مرزهای ایران باشد.

#### بررسی دلایل تغییر ماهیت یک بندر در شرق گیلان

# بندر چمخاله؛ از تجاری تا گردشگری



#### «**بندر شمال کشور باید به توانایی رقابت با بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر دست پیدا کنند. ما الان نیاز داریم با بندر عشق آباد، آکتائو، آستاراخان رقابت کنیم. به رقابت بنادر داخلی با یکدیگر معتقد نیستیم**»

چمخاله به گردشگری تغییر کرد و سازمان بنادر کشور با استفاده از توان مشاورین نسبت به طراحی زیر ساخت های ایجاد اسکله گردشگری و بندر گردشگری اقدام نمود.

وی اضافه می دهد: طرح بزرگ ایجاد زیرساخت های گردشگری چمخاله از سال ۹۷ شروع شد و پیشرفت فیزیکی آن در حدود ۳۰ درصد است. آن چیزی که برای ما مهم بود ایجاد زیر ساخت در این محدوده است که در حال حاضر بروی آن کار می شود. چمخاله از سوی محیط زیست نیز اشاره کرده و می گوید: براساس قوانین بین المللی و دستورهای بین المللی حساسیت های زیست محیطی زیادی بر روی این قبیل پروژه‌ها وجود دارد و خوشبختانه سسازمان بنادر با سازمان محیط زیست تعامل مطلوبی دارد. وی با بیان اینکه اعتبار این پروژه ۷۰میلیارد تومان پیش بینی شده می افزاید: با توجه به اینکه این اعتبار از سوی سازمان بنادر تأمین می شود احتمال افزایش آن تا سقف ۱۰۰ میلیارد تومان وجود دارد.

دریغ می رسد هدف اصلی از تغییر کاربری بندر چمخاله مخالفان خود را دارد. نماینده مجلس لنگرود و چمخاله از جمله افرادی است که معتقد است در توسعه ظرفیت های اقتصادی و کشاورزی شرق گیلان احداث بندری تجاری در کنار بندر گردشگری اجتناب ناپذیر است.

«پرویز محمدنژاد» نماینده مردم لنگسرود و چمخاله در مجلس شورای اسلامی با تاکید به اینکه از ابتدا برای بندر چمخاله کاربری اقتصادی پیش بینی شده بود می گوید: تغییر کاربری این بندر به بهانه مجاورت با بندر انزلی و سطح آبخور محدود اعلام شد. این درحالیست که با کمک نتم کارشناسی در این قفسیه استدلال کردیم که با اجرای ۳۷۵ متر پل در عمق ۵٫۵۷ متری، ورود کشتی های باری تجاری امکان پذیر بوده و بنده به شخصه از طریق سازمان بنادر کشور پیگیر این قفسیه هستم.

مزت‌ها و پتانسیل های مناطق در هم آرا گذار است و اگر

جامنایی اشتباه انجام شود نباید این موضوع بهانه‌ای برای ایجاد

بندر دیگری باشد. اینکه بگویم ظرفیت بندر انزلی خالی است و

و نیازبه بندر تجاری جدید در مجاورت آن وجود ندارد اشتباه و

مورد قبول نیست. لذا تاکید می کنم عدم استفاده از ظرفیت بندر

انزلی و آستارا به معنی ضعف تجارت و مبدلات نیست. شاید از

ابتدا جامنایی بندر انزلی ضعیف بوده و تجار تمایلی به تجارت

از این بندر نداشتند؟

نماینده لنگرود با اشاره به لزوم احداث بندر تجاری در شرق

گیلان ادامه می دهد: در شرق گیلان تولید محصولات کشاورزی

و مرکبات داریم. همچنین همجواری بسا باغات مرکبات غرب

استان مازندران می تواند ظرفیت عظیمی در تجارت محصولات

کشاورزی از بندر چمخاله ایجاد کند. از این رو تمام تلاش خود

#### اقتصاد دریایی



یکشنبه ۳۰ خرداد ۱۴۰۰ - شماره ۱۹۱

را برای تغییر کاربری یا کاربری مختلط از این بندر بکار می گیرم. محمدنژاد با تاکید به اینکه مرغوب ترین محصول برنج و چای در شرق گیلان و غرب مازندران تولید می شود می گوید: این تولیدات از قابلیت صادرات به کشورهای حاشیه دریای خزر و اوراسیا برخوردارند. طبق برآوردی که انجام شده ۷۵درصد تولیدات کشاورزی این مناطق به سایر مناطق کشور ارسال می شود و ۳۰درصد تولید برنج استان در منطقه قابلیت صادرات از این بندر دارند.

وی اضافه می کند: دسترسی راحت این بندر به عنوان پل ارتباطی به کشورهای آسیای میانه و دسترسی بالا واسطه و بدون هیچگونه رابطه‌ای به منابع ثروت استان یعنی مرکبات که فاقد صنایع فراوری در استان است می تواند بسترهای صادرات مرکبات و به رونق کشاورزی گیلان منجر می شود. این ظرفیت برای چای و برنج نیز وجود دارد و به سه راحتی ازبندر تجاری چمخاله امکان صادرات آنها فراهم می شود.

وی تاکید می کند: خوشبختانه بندرچمخاله در احداث از برنامه پیش بینی شده دولت جلوتر است و به دلیل اینکه این بندر از منابع داخلی سازمان بنادر و کشتیرانی تأمین اعتبار می شود از سرعت خوبی در پیشرفت فیزیکی برخوردار است.

##### تغییر کاربری بندر از نگاه کارشناسی دریا محور

«ابراهیم چراغی» کارشناس سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گو با تاکید به دیدگاه اقتصاد دریا محور در دریای خزر عنوان می کند: در طول سواحل خزر ۷ بندر کوچک و بزرگ وجود دارد که کاملاً توسط بخش خصوصی سرمایه گذاری شده‌اند. اکثر این بنادر توسط دولت ایجاد و برای بهرهمررداری در اختیار بخش خصوصی قرار گرفته‌اند.

این کارشناس بنادر گیلان با اشاره به اینکه در سالهای گذشته چیزی حدود ۱۲ میلیون تن کالا از این بنادر صادرات و واردات انجام می شد می افزاید: در حال حاضر به دلیل تغییرات در الگوی داخلی سازمان بنادر و کشتیرانی تأمین اعتبار می شود از سرعت خوبی در پیشرفت فیزیکی برخوردار است.

وی علت این کاهش را قطع واردات آهن آلات و گروه فلزات عنوان کرد و ادامه می دهد: طبق آمارها ۷۰درصد واردات گروه فلزات از طریق بندر انزلی انجام می شد که این موضوع تاثیر زیادی بر واردات سوخت نیز گذاشت.

علیرغم سرمایه گذاری مناسب در بنادر شمال و ایجاد اسکله‌های تخلیه کالا، تاکنون در حوزه گردشگری دریایی سرمایه گذاری و ایجاد زیر ساخت نشده است.

چراغی با بیان ظرفیت های موجود ترازینی و زیرساخت های سسرمایه گذاری برای تحقق ۵۰میلیون تن حجم صادرات و واردات اظهار می کند: بحث دیگر اینکه از ۸۲۰ کیلومتر طول سواحل مرزی دریایی شمال کشور حدود ۷۰۰ کیلومتر قابل دریانوردی است و کشتی های تجاری می توانند در آنها پهلو بگیرند. در طول این سواحل در هر ۱۰۰ کیلومتر یک بندر تجاری ایجاد شده که براساس استانداردها و نرم های بین المللی برای تجارت دریایی شمال کشور کافی و جوابگو است. وی نفوذ سیاسی نمایندگان شهرهای بندری در جلوه‌گری از ایجاد بندر چمخاله را بی تاثیر دانست و اضافه می کند: سیاستگذاری و مدیریت احداث بنادر جدید توسط سازمان بنادر و دریانوردی و هیات دولت است که خارج از اراده استانی بوده و یک نماینده مجلس قادر نیست در عدم یا ایجاد یک بندر تعیین کننده باشد. چراغی گردشگری و تفریحی ندانشیم به احداث بندر دریایی سازمان بنادر به لحاظ ایجاد ظرفیت های گردشگری دریایی تغییر کاربری داد.

بدر چمخاله به لحاظ برخورداری از پس کرانه و نزدیکی به دریا، کوهستان، جنگل و نزدیکی به مرکز استان و نیز تهران می تواند نقطه جغرافیایی مناسب برای رشد و توسعه گردشگری دریایی باشد. به این دلیل سازمان بنادر با عطف به این نکته این موضوع را مورد مطالعه و بررسی قرار داد و تصمیم به تغییر کاربری بندر چمخاله از تجاری به گردشگری گرفت.

وی با بیان اینکه علیرغم سرمایه گذاری مناسب در بنادر شمال و ایجاد اسکله‌های تخلیه کالا، تاکنون در حوزه گردشگری دریایی سرمایه گذاری و ایجاد زیرساخت نشده است. وی با بیان اینکه علیرغم سرمایه گذاری مناسب برای رشد و توسعه گردشگری دریایی در این بخش می شود.

بدر چمخاله به لحاظ برخورداری از پس کرانه و نزدیکی به دریا، کوهستان، جنگل و نزدیکی به مرکز استان و نیز تهران می تواند نقطه جغرافیایی مناسب برای رشد و توسعه گردشگری دریایی باشد. به این دلیل سازمان بنادر با عطف به این نکته این موضوع را مورد مطالعه و بررسی قرار داد و تصمیم به تغییر کاربری بندر چمخاله از تجاری به گردشگری گرفت.

##### استان باید به بندر چمخاله نگاه کلان داشته باشد

«علی نعیمی» مدیرکل ایمنی سازمان بنادر و دریانوردی گیلان نیز

معتقد است در دنیا بنادر زیادی وجود دارند که همزمان کاربری

تجاری و گردشگری دارند و هیچ بندر رقیب بندر دیگری در

مجاورت خود نیست.

وی این دیدگاه که ایجاد بندر جدید برای سایر بنادر رقیب تراشی

می کند را رد کرد و می افزاید: این فکر کاملاً نادرست است.

نعیمی اضافه می کند: بنادر شمال کشور باید به توانایی رقابت با

بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر دست پیدا کنند. ما الان نیاز

داریم با بندر عشق آباد، آکتائو، آستاراخان رقابت کنیم. من به

رقابت بنادر داخلی با یکدیگر معتقد نیستم.

وی در خصوص بندر چمخاله اظهار می کند: بندر گردشگری

چمخاله می تواند بهترین بندر سسوختی در مجاورت سیات

پالایشگاه رودسر باشد.

وی تاکید می کند: سازمان بنادر به عنوان بزرگترین سازمان پونا

و تخصصی کشور تشخیص داده که گیلان در این منطقه نیازمند

احداث بندر تفریحی است و اگر سیاست کلان استان برخورداری

از بندر تجاری اقتصادی است باید این تقاضا را به سازمان بندر

عرضه کند. استان باید به چمخاله کلان بنگرد.