اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۱۸ خرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۷۲

ژاپن از اعماق دریا برق تولید می‌کند

ژاپن به طور موفقیت آمیز یک سیستم مبتنی بر انرژی اعماق اقیانوس ابداع کرده که می تواند نوعی از انرژی تجدیدپذیر قابل اطمینان و مستمر را فراهم کند.به گزارش اقتصادسرآمد به نقل از اینترستینگ انجینرینگ، شرکت IHI Corp که در زمینه تولید ماشین آلات سنگین ژاپنی فعالیت می کند، این سیستم را ابداع کرده است. شرکت مذکور از ۱۰ سال قبل مشغول توسعه یک توربین زیردریایی است که انرژی جریان های اعماق اقیانوس را مهار می کند.توربین دریایی عظیم کایریو (Kairyu) شبیه یک هواپیمای ۳۳۰ تنی است که دو پروانه دارد که در جهت مخالف می چرخند و به یک بدنه عظیم متصل شده اند. این توربین که در عمق ۳۰ تا ۵۰ متری دریا شناور می ماند به وسیله یک لنگر به کف دریا متصل است. IHI Corp برنامه های بلندپروازانه ای دارد و تصمیم دارد توربین هایش را در مسیر یکی از قدرتمندترین جریان های دریایی جهان(جریان کوروشیو) قرار دهد و به وسیله کابل های زیردریایی برق را منتقل کند. سازمان توسعه انرژی های نو و فناوری های صنعتی (NEDO) تخمین می زند با استفاده از این جریان بتوان حدود ۲۰۰ گیگاوات انرژی تولید کرد.این میزان انرژی معادل ۶۰ درصد ظرفیت تولید برق فعلی ژاپن است.

بررسی «اقتصادسرآمد» از ارزش گردش مالی صنعت بانکرینگ در محدوده خلیج فارس و دریای عمان

بانکرینگ رونق اقتصادی منطقه، ارتقای جایگاه جهانی دریایی ایران

گروه حمل و نقل دریا - بانکرینگ می تواند به دو صورت سوخت‌رسانی در دریا با استفاده از شناورهای خاص یا پهلوگیری کشتی در اسکله‌های سوخت‌رسانی انجام شود؛ هر چند که هر ۲ روش یاد شده برای سوخت‌رسانی کشتی‌ها استفاده می شود اما روش دوم یعنی پهلوگرفتن کشتی در اسکله‌ها و بنادر سوخت‌رسانی، روش متداول بانکرینگ به شمار می رود و در کنار آن ارائه دهندگان خدمات بانکرینگ از روش نخست هم استفاده می‌کنند. آن چه برای یک کشتی یا شناور مهم است، فرآیند سوخت‌رسانی با کمترین هزینه ممکن و بهترین کیفیت است، بنابراین قیمت سوخت، میزان انحراف از مسیر اصلی برای رسیدن به اسکله سوخت‌رسانی، سرعت عمل و غیره از مولفه‌های مهم و تعیین کننده در انتخاب پایانه های سوخت‌رسانی به شمار می‌آید. با توجه به این که حدود ۷۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی صورت می گیرد، کیفیت، قیمت، ایمنی و سهولت دسترسی به سوخت خوراک موتور کشتیهای عبوری از آب ها موضوعی بسیار با اهمیت است و صنعت بانکرینگ به همه این موارد توجه دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، از جمله مزایای اصلی صنعت بانکرینگ می توان به اشتغال و درآمدزایی، زمینه‌سازی برای سرمایه گذاری، جلوگیری از مهاجرت ساکنان مناطق مجری طرح، ارتقای اعتبار و امنیت بین اللملی منطقه بانکرکننده به دلیل رفت و آمد زیاد کشتی ها و جلوگیری از قاچاق نفت و گاز و فرآورده ها اشاره کرد. صنعت سودآور بانکرینگ امروزه به یکی از بخشهای مهم حمل و نقل دریایی بدل شده و جایگاه خود را در اغلب نقاط جهان پیدا کرده است. سالانه ۱۲ هزار کشتی در خلیج فارس رفت و آمد می کند و ظرفیت سالانه سوخت رسانی این منطقه به کشتی ها ۲۵ میلیون تن است.

طبق اعلام سازمان کشورهای صادر کننده نفت تنها ۶ کشور وجود دارد که حدود ۶۰ درصد از فعالیت بانکرینگ جهان را به عهده می گیرد. این سازمان گزارش کرد اگرچه نزدیک به ۴۰۰ بندر بانکرکننده در جهان وجود دارد، بیشتر تقاضای این فعالیت تنها در چند بندر اصلی (بندر سنگاپور، بندر فجیره امارات و بندر روتردام) متمرکز است.سنگاپور با حجم بانکرینگ سالانه ۴۲ میلیون متریک تن برای چند سال پیاپی سال است که بزرگترین بندر بانکرکننده جهان به شمار می رود و سازمان کشورهای صادرکننده نفت پیش بینی می کند که این کشور در سالهای آینده همچنان به عنوان بزرگترین بانکر کننده در جهان باقی می ماند.

بانکرینگ رونق اقتصادی منطقه، ارتقای جایگاه جهانی دریایی ایران

امید شعاعی کارشناس انرژی در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: صنعت سوخت دریایی، شبکه گسترده‌ای از سازمان و مراودات تجاری را در بر می‌گیرد. زنجیره تامین این صنعت از پالایشگاه و انبارهای نفت آغاز می‌شود. مرحله نهایی زنجیره سوخت دریایی، عملیات سوخت‌رسانی است که یا از اسکله‌های مخصوص یا به طور مستقیم و یا در لنگرگاه و دریا از طریق برج های سوخت رسان به کشتی عرضه می شود. صنعت سوخترسانی به کشتی ها (بانکرینگ) مزایای زیادی دارد که از بین آنها می توان به رونق اقتصادی منطقه، ارتقای جایگاه جهانی به ویژه در حوزه‌های اقتصاد و سیاست، کاهش میزان قاچاق سوخت، ارزآوری و کاهش نرخ بیکاری، اشاره کرد.

تسلط ایران بر موقعیت استراتژیک تنگه هرمز

او در ادامه افزود: با توجه به شرایط جغرافیایی ایران از جمله دسترسی به سواحل شمالی خلیج فارس و دریای عمان، تسلط بر موقعیت استراتژیک تنگه هرمز که تردد تقریبی سالیانه ۵۰۰۰۰ شناور را شامل میشود، موقعیت ممتاز را برای سوخترسانی به کشتی ها فراهم آورده است. اما بخش کمی از سوختی که تحت عنوان بانکرینگ از کشور خارج می‌شود، تحویل کشتی های بین المللی عبوری شده و مابقی آن در بندر فجیره امارات به فعالیت بانکرینگ در آن بندر رونق می‌دهد.

ارزش گردش مالی صنعت بانکرینگ در محدوده خلیج فارس و دریای عمان

این کارشناس در حوزه حمل و نقل و انرژی تصریح کرد: از آنجا که گردش مالی صنعت بانکرینگ در محدوده خلیج فارس و دریای عمان ۶ الی ۷ میلیارد دلار در سال است، از این رو صنعت ارزآور و اشتغال زایی برای کشور ما به حساب می‌آید. با توجه به تعداد شناورها، تنگه هرمز بهترین نقطه سوخت‌رسانی (بانکرینگ) در محدوده خلیج فارس و دریای عمان است.

اهمیت بنادر استان هرمزگان در توسعه این صنعت در سطح کشور

شعاعی با بیان این مهم که، در حال حاضر شرکت های سوخترسان ایرانی در محدوده تردد جنوبی جزیره لارک و جزیره هرمز فعالیت می کنند، گفت: این شرکت ها سوخت موردنیاز خود را از مخازن موجود در مجتمع بندری شهید رجایی بندر خلیج فارس تامین می کنند که این امر حاکی از اهمیت بنادر استان هرمزگان در توسعه این صنعت در سطح کشور است.

سهم ایران از بازار سوخت رسانی به کشتیهای عبوری در خلیج فارس و دریای عمان که تعداد آنها به بیش از ۵۰ هزار فروند در سال می‌رسد، در مدت زمان کوتاهی یعنی بین سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۸ از ۵ ٪ به ۲۵ ٪ رسید و در افق سال ۱۳۹۳ برنامه کسب سهم ۵۰ ٪ را داشتیم که متاسفانه به دلیل وضع تحریم های بین‌المللی علیه کشورمان چشم‌انداز این پروژه محقق نشد. همچنین آمار دقیقی از میزان سهم بازار ایران به دلیل فوق در دسترس نیست اما به طور تقریبی کارشناسان از تسلط ۱۱ ٪ بازار سوخت رسانی به کشتی‌ها برای سال ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ خبر می‌دادند. امید داریم در حال حاضر با رفع تحریم‌های بین‌المللی در این صنعت مجددا شاهد رشد چشم‌گیری در این زمینه باشیم. در مجموع طی سال های ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۸ معادل ۳ میلیارد و ۱۸۰ میلیون دلار و در شش‌ماهه نخست سال ۱۳۸۹ ، ۴۵۰ میلیون دلار درآمد ارزی حاصل از فروش سوخت به شناورها نصیب کشور شده است.

در گذشته و حال تحقیقات متعددی در مورد قطب‌های سوخترسانی به کشتی‌ها در ایران انجام شده که همه آنها بر چند نقطه تمرکز داشتهاند از جمله: جزیره قشم (هرمزگان)، جزیره لاوان (هرمزگان)، منطقه پارس جنوبی (بوشهر)، بندر جاسک در سواحل مکران (هرمزگان)، مجتمع بندری شهید رجایی بندر خلیج فارس (هرمزگان).

برگزیده

از افزایش ظرفیت فرودگاهی و هتلینگ تا آماده‌سازی ۵ زمین هیبریدی

جزیره کیش آماده میزبانی تیم‌های حاضر در جام جهانی

دبیر شورای عالی مناطق آزاد، تجاری و اقتصادی کشور توضیحاتی درباره آخرین وضعیت کیش برای میزبانی از جام جهانی ۲۰۲۲ قطر ارائه کرد.آذر ماه سال گذشته تفاهم‌نامه همکاری مشترک بین وزارت ورزش و جوانان و شورای عالی مناطق آزاد تجاری، صنعتی و ویژه اقتصادی برای استفاده از ظرفیت‌های جزیره کیش در زمان برگزاری جام جهانی ۲۰۲۲ قطر امضاء شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، سعید محمد در گفت‌وگو با فارس در خصوص آخرین وضعیت آماده سازی جزیره کیش برای میزبانی از میهمانان جام جهانی ۲۰۲۲ قطر، اظهار داشت: با توجه به اینکه قرار است یک و نیم میلیون مسافر در سه موج وارد قطر شوند و ظرفیت این کشور برای میزبانی در هر مرحله تنها ۳۰۰ هزار نفر است، قرار است ۲۰۰ هزار نفر در کشورهای اطراف پخش شوند. وی افزود: به همین خاطر زیرساخت‌ها را برای پذیرایی و اسکان گردشگران فراهم کردیم. حدود ۱۰ هزار تخت در هتل های پنج ستاره و بیست هزار تخت در هتل های چهار ستاره، آماده شده که فکر می‌کنم به خاطر هزینه کم، مراجعین بیشتری نسبت به پیشبینی‌های انجام شده داشته باشیم. در این باره اقدامات لازم برای حمل و نقل مسافرین هم انجام دادیم. تمهیدات لازم برای اسکله مسافری و حمل نقل دریایی را در نظر گرفتیم. به عنوان مثال بخش خصوصی دو کشتی کروز را به این امر اختصاص داده است. ضمن اینکه ظرفیت فرودگاهی را نیز از یک و نیم میلیون به هفت و نیم میلیون نفر افزایش دادیم.

دبیر شورای عالی مناطق آزاد مناطق آزاد، تجاری و اقتصادی کشور با اشاره به تمهیدات درنظر گرفته شده از میزبانی از تیم‌های حاضر در جام جهانی، تصریح کرد: پنج زمین فوتبال هیبریدی را آماده کردیم. امکانات دیگری مانند سالن بدنسازی مجهز، استخر و... را آماده کردیم. همچنین قرار است در ایام برگزاری جام جهانی، ۴۰۰ پرواز بین ایران و قطر انجام شود. از کشور قطر خواستیم تا اقدامات لازم برای مطلع شدن میهمانان جام جهانی را انجام بدهد و آنها نیز قبول کردند آمادگی ایران برای میزبانی از گردشگران را اعلام کنند.

محمد اضافه کرد: رایزنی‌هایی برای اینکه برخی تیم‌ها بتوانند به جزیره کیش بیایند، انجام دادیم. ضمن اینکه از قطر درخواست کردیم نام جزیره کیش را در لیست حی کارت قرار بدهند تا میهمانان بتوانند راحت تر به این جزیره رفت و آمد کنند. قصد داریم در جزیره کیش محلی مانند کمپ اسپایر قطر برای استفاده تیم‌های ورزشی ایجاد کنیم.

بررسی توقیف غیرقانونی کشتی های تجاری ایران در نشست آتی «آیمو»

اعتراض به سازمان بین المللی دریانوردی در خصوص توقیف نفتکش ایرانی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام اعتراض به توقیف نفتکش ایرانی، توسط کشور یونان و حمایت دولت آمریکا از این اقدام، گفت: اقدام غیر قانونی دولت یونان علیه کشتی ایرانی، مخالف با اهداف و مواضع سازمان جهانی دریانوردی(آیمو) به عنوان مرجع بین المللی دریانوردی است.به گزارش اقتصادسرآمد، علی اکبر صفایی در گفتگوی برخط با کی تاک لیم؛ دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی، تاکیدکرد: اولین بار نیست که کشتی های تجاری و نفتکش ایرانی، به طور مستقیم و غیرمستقیم توسط امریکا توقیف می شود، در سال های گذشته نیز تعدادی از کشتی های نفتکش ایرانی توسط آمریکا توقیف شد که متعاقبا سازمان بنادر و دریانوردی، به نمایندگی از جمهوری اسلامی ایران اعتراض خود را به بخش حقوقی آیمو اعلام کرد. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه اقدامات آمریکا بر خلاف امنیت و آرامش دریاها و همچنین کشتیرانی ایمن است، تصریح کرد: درپی اعمال تحریم های ظالمانه آمریکا، کشتی ها و دریانوردان ما دائما با تهدید مواجه بوده اند؛ از اینرو امیدواریم، سازمان بین المللی دریانوردی به این موضوع رسیدگی ویژه کند.وی افزود: در حالی که کشتی ایرانی درخواست کمک اضطراری از مقامات یونانی داشته است، مقامات یونانی با حمایت امریکا، کشتی تجاری و باری ایران را توقیف کرده و محمولـه آن را تخلیه کرده اند؛ چنین اقدامی دزدی دریایی محسوب می شود. صفایی تاکیدکرد: اقدامات این چنینی، نه تنها آیمو، بلکه صنعت حمل و نقل دریانوردی و ایمنی آبهای بین المللی را خدشه دار می کند.وی گفت: اگرچه توقیف کشتی ایرانی، اقدامی سیاسی بوده، اما عواقب آن، سبب تضعیف اهداف، الزامات و استانداردهای آیمو در سطح جهانی خواهد شد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: با بروز چنین پدیده هایی در حوزه صنعت دریانوردی و کشتیرانی تجاری، از آیمو انتظار می رود به عنوان مرجع بین المللی دریانوردی، عکس العمل مناسب نشان دهد. کی تاک لیم؛ دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی نیز گفت: اعضای سازمان جهانی دریانوردی، متوجه نگرانی و اعتراض ایران در خصوص اتفاقات اخیر است، ما مخالف هرگونه تبعیض و تعرض به امنیت و ایمنی دریانوردی هستیم. وی با بیان اینکه حمل و نقل دریایی و کشتیرانی نباید تحت تاثیر اقدامات سیاسی کشورها قرار گیرد، تاکیدکرد: سازمان بین المللی دریانوردی در مورد رسیدگی به موضوعات سیاسی با محدودیت هایی روبرو است، اما باید به چنین مشکلاتی رسیدگی شود.

بررسی اهمیت فیتوپلانکتون ها در حفظ زنجیره زیستی محیط های آبی

پلانکتون‌ها؛ ماهیان بزرگتر، نهنگ‌ها و سایر آبزیان را به سوی خود می‌کشند

عضو هیات علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی با اشاره به نقش پلانکتون‌ها و فیتوپلانکتون‌ها در زنجیره زیستی محیط های آبی گفت: در هر نقطه‌ای که پلانکتون‌ها حضور دارند، ماهیان بزرگتر، نهنگ‌ها و سایر آبزیان را به سوی خود می‌کشند از این رو حفاظت از آنها بسیار حائز اهمیت است.به گزارش اقتصادسرآمد، غلامرضا محمدپور در وبینار ذرات معلق و آلودگی میکروپلاستیک ها در محیط‌های دریایی که به مناسبت روز جهانی اقیانوس (۱۸ خرداد) به صورت مجازی در محل پژوهشگاه برگزار شد، افزود: وجود آبزیان، پلانکتون‌ها و فیتوپلانکتون‌ها برای محیط‌زیست ما بسیار ضروری است، از این رو حفاظت از آنها باید در زمره اقدامات اساسی دستگاه های متولی باشد در این میان پایش آنها در آبهای خلیج‌فارس و دریای عمان راهی درست برای حفاظت است چون با این کار آبزیان بهتر مدیریت می شوند. وی به تهدیدات آبزیان بزرگ در دریاها و اقیانوس‌ها اشاره کرد و گفت: نمونه شایع آن برخورد نهنگ‌ها با موتور و پره کشتی‌ها و شناورها و تلف شدن آنها است که در این شرایط جسدشان وارد آبها و به مرور به سواحل می رسد اما از آنجایی که نهنگ‌ها نقش مهمی در پایداری محیط زیست دارند، پایش گونه‌های زیستی دریایی می تواند از بروز چنین رخدادهایی در محیط های آبی جلوگیری کند.محمدپور با اشاره به نقش پلانکتون‌ها و فیتوپلانکتون‌ها در زنجیره زیستی محیط های آبی اظهارداشت: در هر جایی که پلانکتون‌ها حضور دارند، ماهیان بزرگتر و نهنگ‌ها و سایر آبزیان را به سوی خود می کشند از این رو به منظور حفظ و حفاظت از محیط های آبی بررسی ذرات معلق بسیار حیاتی است.وی به اجرای پروژه‌های جهانی در این زمینه اشاره کرد و گفت: پروژه‌های بسیاری در سطح دنیا اجرایی می‌شود که متاسفانه ایران در هیچ کدام از این طرح‌ها سهمی ندارد. ۳۰ درصد بارش‌ها به دلیل وجود فیتوپلانکتون‌ها استمحمدپور نمونه این پروژه‌ها را طرح ارزیابی هواریزها به منظور پایش شرایط آب و هوایی ساحلی و فیتوپلانکتون‌ها نام برد و افـزود: ۳۰ درصد از بارش‌های کل کـره زمین به دلیل وجود فیتوپلانکتون‌ها است؛ چرا که وقتی این موجودات در سطح آب شناور هستند در صورت مواج شـدن دریا، وارد جریان‌های هوا می‌شوند و از آنجایی که این جانداران، آب دوست و نم دوست هستند، به صورت ذره هسته‌ای چکالش ابر عمل می‌کنند.این عضو هیات علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی، با تاکید بر اینکه بر این اساس پایش فیتوپلانکتون‌ها، زئوپلانکتون‌ها، باکتری‌ها، مواد مغذی برای ما بسیار مهم است، اظهار داشت: بر اسـاس اطلاعاتی که در این پایش‌ها به دست می‌آید می‌توان به شناور ها آگاهی‌های لازم برای عدم تردد به مناطقی که با کمبود مواد مغذی مواجه هسـتند، ارائه داد و در این زمینه ماهواره‌ها بهترین روش برای پایش محیط‌های آبی است.

ادبیات دریا

رئیس انجمن علوم و فنون دریایی ایران

ایران باید برنامه‌های موثرتری برای بهره‌برداری از توسعه دریا داشته باشد

رئیـس انجمن علوم و فنـون دریایی ایـران گفت: ۴۰ درصد مرزهـای ایران دریایی هسـتند و باید از دریا و توسـعه دریا بهره‌برداری بیشـتری شـود و برنامه‌های موثرتری در این راسـتا داشـته باشیم.به گزارش اقتصادسرآمد، سنایی در همایش ملی علوم و فنون دریایی ایران که با محوریت محیط زیسـت دریایی و تالاب‌ها در شهرستان بندر ماهشهر برگزار شـد، اظهار کرد: اقیانوس‌ها در کشـورهایی که به گردشـگری و شـیلات برای تولید درآمد وابسته هستند، اهمیت زیادی دارند و به عنوان حمایت‌کننده تجارت بین‌الملل محسـوب می‌شـوند.وی افزود: متاسفانه دخالت‌های انسانی شامل بهره‌برداری‌های بیش از انـدازه از آب‌های سـرزمینی، آلودگی‌های دریاها، تخریب زیستگاه‌ها، انتقال گونه‌های بیگانه و ماهی‌گیری‌های غیر قانونی خسارت‌های زیادی به بار آورده است.رئیس انجمن علوم و فنون دریایی ایران با اشاره به هفته محیط زیسـت، بیان کرد: امیدواریم اقداماتی که در این ایام اجرا می‌شود منجر به کاهش آثار تخریب زیسـت محیطی شود.سنایی با تاکید بر توسـعه دریا محور، بیان کـرد: ۴۰ درصد مرزهای ایران دریایی هسـتند و باید از دریا و توسـعه دریا بهره‌برداری بیشـتری شـود و برنامه‌های موثرتری در این راسـتا داشته باشـیم.وی گفت: امیدواریم با همکاری بخش‌هایی که در مرزهای دریایی مسـتقر هسـتند از این مناطق بهره‌بردای مناسب‌تری داشته باشـیم.رئیس انجمن علوم و فنـون دریایی ایران با اشاره به وجود بیش از یک هزار و ۵۰۰ عضو هیات علمی و مراکز آموزش عالی در انجمن علوم و فنون دریایی افزود: انجمن علوم و فنون دریایی در راستای اهداف اصلی خود یعنی توسعه علوم و فنون دریایی و کاربرد آن در جامعه متخصصان و کاربران دریایی این نشست را برگزار کرده و این آمادگی وجود دارد تا در کنار سایر بخش‌ها به منظور سالم‌سازی صنایع و بهره‌برداری‌های مناسـب از محیط زیست منطقه گام برداریم.

ضرورت بیمه صیادی برای امنیت شغلی صیاد هرمزگانی

نماینده مردم بندرعبـاس درمجلس با بیـان اینکه بیمه صیـادان برای امنیت شـغلی صیـاد ضروری است،گفت: ایجاد فرصتهای اشتغال پایدار با توسعه پرورش ماهی در قفس امکان پذیر است.به گزارش اقتصادسرآمد، احمد مرادی درباره وضعیت معیشتی صیـادان هرمزگانی،گفت:بیمه صیادی برای صیادان هرمزگانی در اولویت قرار بگیرد زیرا صیاد تنها از راه صید و دریا معیشت اقتصادی را تامین می کند بنابراین باید فکری اساسی برای بیمه سراسری صیادان کرد. نماینده مـردم بندرعباس، قشم،ابوموسـی، حاجی آبادو خمیر در مجلس شورای اسلامی،تصریح کرد: برای مانـدگاری صیاد در جریان تولیـد باید امنیت شغلی صیاد باید به نحو کارشناسـی شده ای تامین شود تا صیاد دغدغه برای روزگار بازنشستگی نداشته باشد. عضو کمیسیون انرژی مجلس درباره مشکلات کشاورزان هرمزگانی نیز با بیان اینکه پوشش خسارت حوادث غیر مترقبه در حوزه صنعت کشـاورزی در اولویت قرار بگیرد یادآورشد: صنعت کشاورزی همه ساله با حوادث غیرمترقبه درگیراست بنابراین الزامی اسـت که دولت همواره چتر حمایتی اش را برای کشاورزان باز کند.

تهدید دریایی پاشنه آشیل تل آویو هراس از غافلگیری مقاومت

مقاومت فلسطین در عرصه دریا لرزه بر اندام دشمن صهیونیست انداخته است و اقتصاد رژیم صهیونیستی در معرض خطر قرار دارد.

به گزارشاقتصادسـرآمد از العهد در گزارشی اعلام کرد: مقاومت فلسـطین در عرصه دریا لرزه بر اندام دشمن صهیونیسـت انداخته اسـت و اقتصاد رژیم صهیونیستی در معرض خطر قرار دارد.

این رسانه می نویسد: تهدید دریایی یک نقطه ضعف بارز است که دشـمن از آن رنج می‌برد؛ در زمانی که دایره خطرات امنیتی در اطراف رژیم صهیونیسـتی بیشـتر شـده این رژیم از قدرت دریایـی مقاومت فلسـطین یا غافلگیری‌های آن در این زمینه هراس دارد.

در همیـن ارتبـاط، «یوغـاف کارمـل» تحلیلگر صهیونیست در کانال ۱۲ تلویزیون رژیم صهیونیستی گفت: فرماندهی نیـروی دریایی، عملیات خود را از عمق چند طبقه‌ای زیر زمین انجـام می‌دهد و آنچه را که دقیقا در هنگام شروع جنگ غزه در سال ۲۰۲۱ رخ داد، به ذهن تداعی مـی کند.حماس در آن زمان سعی کرد که با یک پهپاد، میدان گازی «تمار» به عنوان منبع اصلی گاز برای شبکه برق رژیم صهیونیستی را هدف بگیرد؛ حمله‌ای که نیروی دریایی اسـرائیل با گنبد آهنین دفع کرد.در ادامه این گزارش آمده، است: نگرانی صهیونیست‌ها حاکی از آن است که تهدیدات موشکی نیروهای مقاومت در دریا به تهدیدی جدی برای اقتصاد رژیم صهیونیسـتی در دریا تبدیل شده بویژه زمانی که صحبت سـکوهای گاز و وابسـته بودن دو سـوم تجارت خارجی اسـرائیل به دریا به میان می‌آید.

این نویسنده صهیونیسـت افزود: با افزایش خطرات امنیتی، چشـم‌ها همواره به سـمت سواحل است و این سـواحل از طریق نمایشـگرهای غول‌پیکر که می‌توان هر سـاحلی را در هر لحظـه و مکانی دید، کنترل می‌شوند.

نگاه

بخش پایانی

بندرهای نوپای شرق هرمزگان درحال توسعه برای درآمدزایی

بندرهای شهید باهنر، شهید حقانی، پشت شهر و نخل ناخدای بندرعباس، کریان، تیاب و کلاهی میناب، سیریک و جاسک جزو بندرهای شرق هرمزگان بوده که به جز بندرشهید باهنر باتوجه به اینکه این بندرهای نوپا در مراحل اولیه درآمد کمی دارند و یا درآمد ندارد، نیاز به توسعه زیرساختی برای درآمدزایی است.

بندرجاسک نیز از امکانات و مزیت هایی همچون پهلوگیری شناورهای باری، صیادی و مسافری، ظرفیت سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل مسافری دریایی؛ مسیر جاسک به عمان، ظرفیت سرمایه گذاری برای ساخت داک، ظرفیت سرمایه گذاری در بخش ارائه خدمات سوخت رسـانی به کشتی ها(بانکریگ)، امکان صادرات محصولات شیلاتی و کشاورزی به کشورهای حاشیه خلیج فارس و سرمایه گذاری در حوزه بسته بندی و سورتینگ برخوردار است.

وجود فرصت های ناشی از چشـم انداز دولت در اجرای طرح ها در راستای توسعه سواحل مکران و جاسـک از جمله ایجاد منطقه انرژی جاسک، پروژه انتقال گاز طبیعی از طریق خط لوله به عمان، احداث مخازن ذخیره نفت و گاز، احداث پالایشگاه و مجتمع پتروشیمی، احداث نیروگاه برق، احداث پایانه نفتی و تجاری، توسعه حمل و نقل جاده ای و ریلی(بندرعباس، جاسک به چابهار)، ایجاد شـهرک صنعتی ایران و چین و ایجاد منطقه آزاد از دیگر مزیت های این بندرمهم است.

بندر جاسک دارای ٤٤ هکتار مساحت، ٢٦ هکتار مساحت حوضچه، ١٨ هکتار مساحت پسکرانه، ۹ پست اسکله، ۲ پسـت (به طول ۱۵۰ متر و آبخور بیش از پنج متر) اسکله شناورهای فلزی، ۲ پسـت (به طول ۱۵۰ متر و آبخور ۳.٤متر) اسکله تجاری، ۲ پسـت(به طول ۱۵۰ متر و آبخور ۳.٤متر) اسکله شناورهای صیادی، یک پسـت(به طول ۳۰ متر و آبخور۳.٤متر) اسکله سوخت رسانی، یک پست(به طول ٤٠ متر و آبخور ۳.٤متر) اسـکله چند منظوره(رمپ)، یک پست (به طول ۲۰ متر) اسکله شناور جستجو و نجات، سه هزار مترمربع انبار سرپوشیده، تجهیزات تخلیه و بارگیری، جایگاه سوخت رسان ساحلی، باسکول ٦٠ تنی، ترمینال مسافری از امکانات و زیرساخت های این بندر حاکمیتی است.

اسـتان هرمزگان طولانی ترین مرز آبی کشـور را به میزان ٤٠ درصد از نوار ساحلی کل کشـور را دارا می باشد و شهرستان جاسـک به عنوان پهناورترین شهرستان استان، ۳۲۰ کیلومتر از ساحل را به خود اختصاص داده است اما تراکم جمعیت این شهرستان در استان کم است.

بندر مسافری شهید حقانی نیز بندری با قدمت نزدیک به ١٤٠ سال که به عنوان تنها بندر شهرسـتان بندرعباس تا دهه ٤٠ فعالیت تجاری داشته است. با ورود سازمان بنادر و دریانوردی و انتقال مالکیت از شهرداری به وزارت راه و ترابری سابق، موج شـکن و اسـکله هایی در آن نصب گردید و این سیر تکاملی ادامه داشت تا در سال ۱۳۸۸ حوضچه ای به وسـعت هفت هکتار احداث گردید و با نصب اسکله های شـناور، ترددهای دریایی در این بندر شکل ایمن تری به خود گرفت.

فعالیت سازمان بنادر ادامه داشت تا اینکه در اسفند ماه سال ۱۳۹۰ تمامی قایق ها و اتوبوس های دریایی از چرخه جابجایی مسافر به مقصد جزیره ها، از رده خارج شدند و سازمان بنادر با دادن تسـهیلات برای خرید شناورهای مدرن شروع به نوسازی ناوگان مسافری دریایی در استان هرمزگان کرده و در ۲۹ اسفندماه سال ۱۳۹٤ به دستور وزیر راه و شهرسـازی وقت، بزرگترین پایانه مسافری دریایی کشور افتتاح شد.

بندر شهید حقانی دارای ٦.٧ هکتار مساحت، ۱۱ پست اسکله، ۹ پست اسکله مسافری، یک پست اسکله رمپ شناور چند منظوره، یک پست اسکله سوخت رسـانی، و امکانات رفاهی همچون رستوران، بانک، فروشـگاه، پارکینگ و خودروهای برقی برای جابه جایی مسافر و پایانه مسافری است.

فرصت سرمایه گذاری در زمینه توسـعه ناوگان حمل و نقل مسافری (خرید و ساخت شناور) و فرصت سرمایه گذاری در زمینه ارائه خدمات رفاهی در حوزه مسافری و گردشگری از ظرفیت ها و مزایای بندرشهید حقانی می باشد.

بندر باری، صیادی و مسـافری هرمز هم دارای ۲۷ هکتار مساحت، ١٦ هکتار مساحت حوضچه، پنج پست اسکله، سه پسـت اسکله مسافری، یک پست به طول ۸۰متر اسکله شمع و عرشـه تجاری، یک پست رمپ چند منظوره و پنج متر آبخور اسکله است.

این بندر با توجه به ظرفیت های جزیره هرمـز از جمله وجود معادن معدنی از جمله خاک قرمز و جاذبه های گردشگری از جمله قلعه پرتغالی ها، سواحل بکر و زیبا و شن های رنگی، دارای ظرفیت های بسیار بالایی برای جذب توریست و سرمایه گذاری می باشد.

همچنین این بندر ظرفیت سرمایه گذاری در حوزه گردشگری، امکان سرمایه گذاری در حوزه صادرات مواد معدنی و ایجاد و ارزش افزوده در بخش تولید و بسـته بندی محصولات دریایی و فرصت صادرات به سـایر کشور و ارسال به سرزمین اصلی را دارد.در سال ۱۳٦٥ پروژه سـاخت بندر هرمز شروع و در سال ۱۳۷۲ به پایان رسید، بیشـترین فعالیت این بندر در حوزه های مسافری، گردشگری، صیادی و تجاری می باشد.

بندر چند منظوره سـیریک (تجاری، صیادی و گردشگری) نیز در فاصله ۱۸۰ کیلومتری از مرکز اسـتان هرمزگان قرار دارد. این بندر درسال ۱۳۸٦ عملیات اجرایی آن شروع و در سال ۱۳۹۲ مورد بهره برداری قرار گرفته است. این بندر دارای ۳۵هکتار حوضچه، ۵۱ هکتار زمین پسکرانه، چهار پست اسکله و ۲ پست به طول ۲۰ متر اسکله شناور می باشـد که بعد از بندر شهید رجایی دومین بندر بزرگ استان از این حیث می باشد.

فرصت سرمایه گذاری در فعالیت های ارزش افزوده با توجه به مساحت قابل توجه پسکرانه، فرصت سرمایه گذاری در بخش ارائه خدمات سوخت رسانی به شناورهای در حال تردد، وجود ظرفیت سرمایه گذاری در بخش آب رسانی به شـناورها، فاصله نزدیک به بندرعمان به خصوص بندرخصب، زیرساخت لازم برای صادرات شن و ماسه، بسـتر لازم برای صادرات محصولات شیلاتی و کشـاورزی، بسـتر لازم برای ایجاد و ارزش افزوده در تولید و بسته بندی محصولات دریایی و فرصت صادرات به کشورهای حاشیه خلیج فارس و سایر کشورها و فرصت سرمایه گذاری در حوزه بسته بندی و سورتینگ میوه و تره بار از مزایا و ظرفیت های بندر سیریک است.

بندر تیاب میناب بندر تیاب یکی از بنادر قدیمی تجاری استان هرمزگان است که در نزدیکی و در کنار خور طبیعی تیاب واقع شده و در آن فعالیت های تجاری دریایی صورت می گیرد، وضعیت کنونی بندر تیاب با ۸.۲هکتار مساحت زمین پسکرانه دارای تاسیسات دریایی، اسـکله و تجهیزات مهاربندی و تاسیسات خشکی، ساختمان و سایه‌بان مشرف به اسکله، روشنایی و دیوارکشی پیرامون بندر می باشد.

بندر تیاب در انتهای تالاب بین المللی تیاب واقع گردیده است و بدین جهت تنها بندر تجاری و گردشگری استان هرمزگان می باشد.

درحال حاضر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر با بهره گیری از ۲ بندر تجاری و مسافری در مرکز و پنج بندر تابعه در شرق هرمزگان در حوزه‌های مسافری، تجارت و گردشگری دریایی فعالیت می‌کند.

هم اکنون ۳۲ بندر کوچک و بزرگ در شـرق و غرب هرمزگان فعال هستند که علاوه بر جابه جایی مسافر، سـهم ۵۲ درصدی در تخلیه و بارگیری کالاها، ٤١ درصدی عملیات نفتی، ٦٠ درصدی عملیات غیرنفتـی و ۸۲ درصدی تخلیه وبارگیری محموله‌های کانتینری کل بندرهای کشـور را بـه خود اختصاص داده‌اند.ایرنا