

تاسیسات دریایی میدان مشترک فروزان هیچ گونه ناشتی نفتی ندارد

مدیر منطقه عملیاتی خارک وجود هر گونه ناشتی نفت در تاسیسات دریایی میدان مشترک فروزان را تکذیب کرد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، در پی انتشار گزارش‌هایی مبنی بر آلودگی سساحل کنگان استان بوشهر با منشأ میدان مشترک فروزان، «علیرضا متعالی» با رد ایسن موضوع، بر صحت کارکرد دستگاه‌ها و عدم وجود هر گونه ناشی نفت در تاسیسات این میدان مشترک تاکید کرد.وی افزود: در پی دریافت گزارش‌هایی از اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر مبنی بر وجود لکه نفتی در نزدیکی میدان مشترک فروزان در منطقه عملیاتی خارک در روزهای ۱۳ و ۱۹ مرداد، پایش‌های دریایی و هوایی در محدوده نقاط گزارش شده انجام شد و هیچ گونه ناشتی از تاسیسات دریایی مشاهده نگردید.متعالی گفت: برخی گزارش‌های منتشر شده در سیمای استانی و سایت‌های خبری منشأ آلودگی نفتی سواحل جنوبی کنگان را به بروز اشکال در این تاسیسات مرتبط دانسته بودند که با بررسی‌های دقیق انجام شده مشخص شد این موضوع صبح نبوده و با اطمینان اعلام می‌دارد فعالیت عادی عملیاتی بدون هیچ اشکالی در تمامی چند ماه گذشته در این میدان مشترک جریان داشته و دارد.مدیر منطقه عملیاتی خارک افزود: با توجه به فاصله حدود ۲۷۰ کیلومتری ساحل آلوده شده با تاسیسات دریایی میدان فروزان، الگوی جریان‌های غالب دریایی و تجارب عملیاتی، باید سایر احتمالات را به عنوان منشأ آلودگی مورد بررسی قرار داد و معمولا در این گونه موارد پس از بررسی مشترک با اطمینان از عدم وجود منشأ آلودگی اعلام می‌گردد.وی در پایان گفت: این شرکت به عنوان یکی از فعالان نفتی حوزه دریایی خلیج فارس آمادگی همکاری کامل خود را با کارشناسان محترم اداره بندر و دریانوردی جهت بررسی میدانی نرم‌افزارهای مورد استفاده جهت مدل‌سازی و ردیابی مسیر حرکت لکه‌های نفتی در دریا اعلام می‌دارد.

پذیرش بدون آزمون دانشجو در ۶ رشته علوم وفنون دریایی خرمشهر

معاون آموزشی و تحصیلات تکمیلی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر از پذیرش بدون آزمون دانشجو در شش رشته این دانشگاه در سال تحصیلی ۱۴۰۱- ۱۴۰۲ خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، دکتر کمال غانمی اعلام کرد: ظرفیت پذیرش دوره کارشناسی در دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر نسبت به سال گذشته تغییر نکرده است و مانند دو سال گذشته، پذیرش در شش رشته بر اساس سوابق تحصیلی خواهد بود.وی افزود: در این اساس، پذیرش در رشته‌های ریاضیات و کاربرددها، اقیانوس‌شناسی، زمین‌شناسی، زیست‌شناسی دریا، علوم و مهندسی شیلالت و علوم و مهندسی محیط زیست بدون آزمون و صرفا بر اساس سوابق تحصیلی است و امسال ۱۹۹ دانشجو بر اساس سوابق تحصیلی در دوره روزانه دانشگاه پذیرفته خواهند شد.معاون آموزشی و تحصیلات تکمیلی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر گفت: بر اساس تجربه و نظر اساتید، سطح علمی دانشجویانی که از طریق آزمون وارد دانشگاه می‌شوند مقداری بالاتر و انگیزه تحصیلی دانشجویان پذیرفته‌شده با آزمون نیز متفاوت است اما در نهایت نحوه آموزش برای همه چه با آزمون و چه بدون آزمون یکسان خواهد بود و هیچ تفاوتی قابل نقلی نبود

تاسیس موزه شیلالت گیلان در بندرانزلی مدیر کل میراث فرهنگی گیلان از تاسیس موزه شیلالت گیلان در شهر بندرانزلی خبر داد و گفت: با هدف حفظ و حراست از این میراث گرانبها و با بررسی‌های میدانی انجام شده، مقر قرار شد اداره کل میراث گیلان فهرست برداری و ثبت این اقلام را براساس قوانین و ضوابط اموال فرهنگی و تاریخی بر عهده بگیرد.به‌رود که گزارش اقتصادسراسر آمد، ولی جهانی در دیدار با مدیرکل بندار و دریانوردی استان گیلان، با اشاره به سرمایه‌گذاری قطعه ۸۲ طرح مارینا در بندرانزلی، اظهار کرد: با بررسی‌های انجام شده مقرر شد این طرح در ساحل شهر بندرانزلی با حجم سرمایه گذاری بالغ بر ۶۰۰ میلیارد تومانی و پیش‌بینی اشتغالزایی برای حدود ۱۵۰ نفر به زودی در دستور کار قرار بگیرد.مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی گیلان ضمن تشریح جزئیات پروژه مارینا در بندرانزلی افزود: بندرانزلی با توجه به امکانات و زیرساخت‌های شهری، طبیعت زیبا و آثار ملی ثبت شده و محبوبیت بین گردشگران، امکان بسیار مناسبی برای دهکده دریایی یا مارینا محسوب می‌شود.وی بیان کرد: فراخوان‌های لازم برای اجرای این طرح انجام شده و با تعیین سرمایه‌گذار به زودی اقدامات لازم در این زمینه انجام خواهد شد.جهانی همچنین از تاسیس موزه شیلالت گیلان در شهر بندرانزلی خبر داد و با اشاره به قدمت صد ساله وسایل آموزشی و تحقیقاتی شیلالت استان، عنوان کرد: با هدف حفظ و حراست از این میراث گرانبها و با بررسی‌های انجام شده، مقرر شد اداره کل میراث گیلان فهرست برداری و ثبت این اقلام را براساس قوانین و ضوابط اموال فرهنگی و تاریخی بر عهده بگیرد.وی با بیان اینکه مجموعه بناهای تاریخی شیلالت گیلان با توجه قدمت ۱۵۰ ساله آن در فهرست آثار ملی کشور به ثبت رسیده است، افزود: طی بازدیدی که به همراه مدیرکل شیلالت گیلان، رئیس مرکز تحقیقات و مدیر شرکت ماهیان خاویاری از این بنای تاریخی داشتیم، قرار است به زودی در محوطه این مکان، موزه تاریخی شیلالت ایران تاسیس شود. مدیرکل میراث فرهنگی گیلان اضافه کرد: قرار است پروپوزال این طرح توسط دستگاه‌های مرتبط در این زمینه نوشته شود و مراحل اخذ مجوز آن به وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی کشور ارسال شود.

همکاری سازمان شیلالت وستاد اجرایی فرمان امام(ره) برای جهش تولید آبزیان

به منظور شناسایی بسترهای مناسب جهش تولید آبزیان و زمینه همکاری با ستاد اجرایی فرمان حضرت امام خمینی (ره) جلسه ای با حضور معاون وزیر و رئیس سازمان شیلالت ایران، معاونین و مدیران کل ستاد، معاون هماهنگی ستاد اجرایی حضرت امام (ره)، مدیرعامل هلدینگ کشاورزی ستاد اجرایی، رئیس هیأت مدیره هلدینگ، مدیرعامل شرکت پردیس ستاد اجرایی در محل ستاد اجرایی فرمان حضرت امام خمینی (ره) در تاریخ ۱۴۰۱/۵/۲۴ برگزار شده.به گزارش اقتصادسراسر آمد، در این جلسه مهدیس حسینی معاون وزیر و رئیس سازمان شیلالت ضمن بیان گزارشی درباره وظایف و اهداف و سیاست‌های سازمان، مهمترین اقدامات و عملکردهای شاخص شیلالت ایران را برشمرد.پس از بحث و تبادل نظر در خصوص بسترهای همکاری و هماهنگی در راستای جهش تولید آبزیان بین حاضرین، مقرر شد نمایندگانی از طرف دو مجموعه جهت هماهنگی بیشتر تعیین و معرفی شوند و جلسات کارشناسی نیز به طور مستمر برگزار گردد.

برگزاری نشست کارگروه فرعی لایروبی حوزه جنوب غرب کشور به میزبانی بندر بوشهر

نخستین نشست کارگروه فرعی لایروبی جنوب غرب کشور در سال دوم قرارداد ایمنی آبراه با حضور نمایندگان بخش‌های ذیربط و به میزبانی بندر بوشهر برگزار شد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، این نشست با حضور نادر پسند، مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بندار و دریانوردی و شکیبی نسب مدیرکل بندار و دریانوردی بوشهر برگزار شد.با توجه به مشترک بودن قرارداد مذکور، جلسه با حضور دستگاه نظارت عالیه، موجد و سایر دستگاه‌های ناظر قراردادی تشکیل شد.در ابتدای نشست عملکرد قرارداد مورد بررسی قرار گرفت و چالش‌ها احصاء شد؛ در نهایت نیز در راستای ارتقاء کیفیت قرارداد طرفین در زمینه‌های عملیاتی، فنی، تجهیزاتی و سایر موارد به گفت و گو پرداخته و راهکارهای مدنظر مطرح گردند. پروژه ایمنی آبراه از جمله قراردادهای مهم سازمان بندار و دریانوردی است که عملیات های لایروبی و مدیریت علامت کمک ناوبری را به مدت پنج سال در محدوده جنوب غرب کشور انجام می دهد.



گروه اقتصاددریایی – آمارهای رسمی سازمان بندار نشان می‌دهد که با اساسا از ۱۹ ماه گذشته، بندر شهید بهشتی جابه‌ار ۸۰درصد از فعالیت‌های کانتینری و ترانزیتی خود را از دست داده به طوریکه مجموع عملیات کانتینری بندر شهید بهشتی بین سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۰ که هنوز پیمانکار کیهان شیران زربن وارد بندر نشده بود ۴۸۶٬۶ تنی یو به ۸۳۰٬۶ تنی یو رسیده یعنی رشد حدود ۷۰درصد داشته اما در سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۲ عملیات کانتینری با افت ۸۰درصد به ۱۴۵۰ تنی یو کاهش پیدا کرده است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، دو هفته پیش همایش «روز جابه‌ار» در شهر بعبنی هند برگزار شد و در این مراسم وزیر بندار، کشتیرانی و آبراه‌های هند که به زودی برای بازدید از بندر جابه‌ار عازم ایران می‌شود، اعلام کرد که هند می‌خواهد بندر جابه‌ار را به عنوان یک قطب ترانزیتی با توجه به موقعیت استراتژیک آن توسعه دهد و بندر جابه‌ار یک نقطه کلیدی برای تجارت جهانی و تجارت دریایی خواهد بود.

همچنین در این مراسم جلیل اسلامی، معاون سازمان بندار و دریانوردی که به نمایندگی از دولت ایران حضور داشت، تاکید کرد که بندر جابه‌ار نقش مهمی در توسعه اقتصادی هند و ایران دارد و ایران دارد و ایران بخش‌های ویژه‌ای برای افزایش همکاری‌های تجاری بین هند و ایران از طریق بندر جابه‌ار داده است.

همه این صحبت‌ها و اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که بیش از ۴۳ ماه از آغازی راهبری بندر شهید بهشتی جابه‌ار به شرکت هندی ایندیا پورتر گلوبال لیمیتد یا همان IPGL می‌گردد و در حال حاضر این بندر براساس اهدافی که تعیین شده، به جای آنکه تبدیل به قطبی جدید برای ترانزیت کالا و کانتینر بین هند، افغانستان و آسیای میانه و روسیه شود، به محلی برای کسب درآمد هند از تخلیه کالاهای اساسی و بارگیری مواد معدنی و ساختمانی تبدیل شده بدون آنکه تلاش نشود بخش‌های برای بازاربایی و بازارسازی از سوی طرف هندی انجام شده باشد.

لازم به یادآوری است، حدود ۱۹ ماه پیش، خبر گراری ایلنا با انتشار اسنادی، از تخلف سسازمان بندار و دریانوردی در تأسیس پیمانکار ایرانی منتخب شرکت هندی ایندیا پورتر گلوبال لیمیتد در بندر جابه‌ار خبر داد. این پیمانکار، شرکتی وابسته به بنیاد مستضعفان بود که با ورود به مناقصه شرکت هندی به عنوان برنده معرفی شد و شرکت سسینا این بُرد در این مناقصه را رسماً در بازار بورس و سرمایه اعلام کرد اما از آنجایی که شرکت توسعه خدمات بندری و دریایی سینا در فهرست شرکت‌های تحریمی قرار داشت، اپراتور هندی برای پرھیز از بروز چالش با خطوط و شرکت‌های کشتیرانی بین المللی، ناچار شد تا نتیجه مناقصه را به نحوی تنظیم کند تا شرکتی به نام «کیهان کسیران زرین» که چند روز قبل از اعلام برنده و با سرمایه ۳۰۰ هزار تومانی تاسیس شده بود به عنوان پیمانکار منتخب اعلام

تاکنون حدود ۲۶۰ کشتی مورد تهاجم رانجات داده‌ایم

دریادار سیاری درباره جزئیات حوادث رخ داده در دریای سرخ توضیحاتی ارائه کرد و گفت: در خصوص حضور و درگیری با تعداد زیادی از دزدان دریایی اقدامات زیادی انجام شده و موفق بودیم و به نظر ۲۵۰ یا ۲۶۰ کشتی که تا حالا مورد تهاجم قرار گرفته بود، توسط نیروی ارتش جمهوری اسلامی در پاسخ به اتفاقات اخیر رخ داده در دریای سرخ و حضور نیروی دریایی نجات یافته‌اند.به گزارش اقتصادسراسر آمد،میردیارادار حبیب الله سیاری معاون هماهنگ کننده ارتش جمهوری اسلامی در پاسخ به اتفاقات اخیر رخ داده در دریای سرخ و حضور نیروی دریایی ارتش و ناوشکن جماران گفت: به فرمان فرماندهی معظم کل قوا نیروی دریایی ارتش از سال ۸۷ در بحث دریای آزاد حضور دارد و یکی از ماموریت‌های آن، حمایت از کشتی‌های تجاری و نفت‌کش‌های است که در این مسیر حرکت می‌کنند. فکر می‌کنم در خصوص حضور و درگیری با تعداد زیادی از دزدان دریایی اقدامات زیادی انجام شده و موفق بودیم و به نظر ۲۵۰ یا ۲۶۰ کشتی که تا حالا مورد تهاجم قرار گرفته بوده، توسط نیروی دریایی نجات یافته‌اند.وی افزود: این درگیری‌ها در دریای سرخ تا نزدیکی کانال سوئز ادامه داشته و همزمان محور گشت نیروی دریایی نیز تا آنجا پیشرفت کرده و امروز ناوشکنان نیروی دریایی راهبردی، تا کانال سوئز در حال گشت هستند و این اقتدار کشور را در حوزه امنیت برای خطوط مواصلاتی کشور نشان می‌دهد.

ماجرای افت ۸۰درصدی بندر شهید بهشتی چیست؟

۹۹درصد درآمد از «بندر جابه‌ار» برای هند و یک درصد ایران!



شود. البته هنوز هم معلوم نیست که شرکت مذکور چگونه ظرف چنین مدت کوتاهی توانسته گواهینامه‌های صلاحیت فعالیت در چنین نقطه استراتژیکی را از سازمان بندار و دریانوردی دریافت کند و در این باره اتهامات زیادی وجود دارد. با آغاز همکاری شرکت کیهان شیران زرین به عنوان پیمانکار ایرانی طرف قرارداد هندی‌ها، آمار عملکردی بندر شهید بهشتی در چرخه مبادلات تجاری بین المللی و ترانزیت کالا و کانتینر تا ۸۰درصد سقوط کرد و حتی محمولات گندم اهدایی دولت هند به مردم افغانستان که بیشتر از بندر شهید بهشتی منتقل می‌شدند، از طریق خاک پاکستان به افغانستان می‌رسند.

با گذشت ۱۸ ماه از حضور این شرکت در بندر جابه‌ار، طرف هندی (IPGL) در ماه گذشته مناقصه دیگری را در ایران برگزار کرد تا در مورد ادامه فعالیت شرکت کیهان شیران زرین یا جایگزینی آن با سایر شرکت کنندگان در مناقصه تصمیم گرفته شود که متعاقب آن شرکت توسعه خدمات بندری و دریایی سینا با انتشار اخباری در رسانه‌های اجتماعی اعلام کرد که برنده رقابت با شرکت‌های فن آوران (وابسته به گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران) و شرکت بنا (زیر مجموعه گروه شرکهای تایدواتر خاورمیانه) در یکی از بندار استان سیستان و بلوچستان شده که البته منظور همان بندر شهید بهشتی بود و این حضور در امتداد فعالیت شرکت کیهان شیران زرین در جابه‌ار محقق شده که می‌تواند تاسه سال آینده تداوم پیدا کند.

اطلاعات ما نشان می‌دهد که شرکت کیهان شیران زرین در پیشنهاد خود به طرف هندی قائل به سهم ۹۹درصدی شرکت IPGL در درآمد عملیات تخلیه و بارگیری بندر شهید بهشتی شده یعنی شرکت کیهان شیران زرین فقط با سهم یک درصدی وارد این مناقصه شد و حاضر شده ۹۹درصد

برگزیده ها

دبیر شورای عالی مناطق آزاد

تراز تجارت خارجی مناطق آزاد بعد از ۳۰ سال مثبت شد



دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی از دستیابی به تراز تجاری مثبت ۳۵ میلیون دلار در مناطق آزاد برای اولین بار بعد از ۳۰ سال خسارت در این منطقه دارد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، سعید محمد در برنامه زنده تلویزیونی صف اول که ۲۴ مرداد پیشش شد، اظهار کرد: در دنیا ۵۴۰۰ منطقه آزاد داریم و دنیا از این فضا برای توسعه اقتصادی استفاده می‌کند در چند نیم ۷۰درصد تجارت این کشور از طریق مناطق آزاد آن انجام می‌شود.وی با اشاره به اهمیت مشوق‌های اقتصادی در مناطق آزاد برای رشد و توسعه شرکت‌ها افزود: ۱۵ منطقه آزاد و ۳۳ منطقه ویژه اقتصادی فعال داریم؛ مجوز برای ایجاد ۱۹ منطقه ویژه اقتصادی صادر شده اما چون استانداران مدیران این مناطق را معرفی نکرده‌اند و دستگاه متولی راه اندازی آن، اقدامی بسرای ایجاد این مناطق و ویژه‌نقته، بخش اعظم مناطق ویژه اقتصادی غیرفعال هستند. دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی کارکرد اصلی مناطق آزاد در اسناد بالادستی را صادرات، تولید، ارزآوری، ورود تکنولوژی‌های جدید و فعالیت شرکت‌های دانش بنیان و امثال آن ذکر و تصریح کرد: اما کارکرد مناطق آزاد تا به امروز راضی کننده نبوده و نتوانسته‌اند هم بای مناطق آزاد رقابتی در منطقه رشد کنند.وی ادامه داد: سرجمع مدت تجاری مناطق آزاد و ویژه اقتصادی همواره مثبت و این شاخص در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۱ میلیارد دلار بوده است؛ اما تراز تجاری مناطق آزاد به تنهایی همواره در ایسن ۳۰دهه از عمر راه اندازی مناطق آزاد در کشور، منفی بوده است. با این حال با حل و فصل برخی مشکلات فعالان اقتصادی در این یک سال از عمر دولت سیزدهم، توانستیم کاری کنیم که از مهر ماه سال گذشته تا کنون تراز تجاری مناطق آزاد به مثبت ۳۵ میلیون دلار برای اولین بار در ۳۰ سال گذشته تغییر کند.مشاور رئیس جمهور با تأکید بر اینکه مسیر مایه گذاران مایبند بار دیگر مشوق‌های مناطق آزاد احیا شود اما در ماه‌های اخیر به برخی از این مشوق‌ها خدشه وارد شده، گفت: می‌گویند مناطق آزاد مرکز قاچاق کالا هستند و می‌خواهند با این بهانه مناطق آزاد را بکوبند از دیگر مشکلات ما این است که در حالی که باید قوانین و مقررات ثابت و برای فعال اقتصادی پیش بینی باید باشند اما دچار ایجاد قوانین خلق الساعه شده‌ایم.وی به ماده ۶۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه اشاره و تصریح کرد: این ماده قانونی، رئیس منطقه آزاد را مسئول همه امور آن منطقه می‌داند که اگر اجرا شود، می‌تواند به بند مناطق آزاد کمک شایانی کند.

درآمد‌های بندر شهید بهشتی را تا ۳ سال آینده در اختیار اپراتور هندی قرار دهد. در حالیکه دو شرکت کننده دیگر در مناقصه از جمله شرکت فن آوران وابسته به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت بنا متعلق به تایدواتر به ترتیب سهم ۱۵ و ۴۴ درصدی را پیشنهاد داده بودند و همین موضوع باعث شد تا طرف هندی مجددا شرکت کیهان شیران زرین را برای ادامه کار در بندر شهید انتخاب کند.

حالا سوالی که در رابطه با نتایج این مناقصه پیش می‌آید، به درآمد طرف هندی برمی‌گردد چراکه آنان بدون آنکه وعده‌های خود در جابه‌ار را محقق کرده باشند صاحب ۹۹درصد درآمد تخلیه و بارگیری کالا و کانتینر‌ها در بندر شهید بهشتی شده‌اند. آمارهای رسمی سازمان بندار نشان می‌دهد که اساسا از ۱۹ ماه گذشته، بندر شهید بهشتی جابه‌ار ۸۰درصد از فعالیت‌های کانتینری و ترانزیتی خود را از دست داده به طوریکه مجموع عملیات کانتینری بندر شهید بهشتی بین سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۰ که هنوز پیمانکار کیهان شیران زرین وارد بندر نشده بود از ۴۸۶٬۶ تنی یو به ۸۳۰٬۶ تنی یو رسیده یعنی رشد حدود ۷۰درصد داشته اما در سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۲ عملیات کانتینری با افت ۸۰درصد به ۱۴۵۰ تنی یو کاهش پیدا کرده است. البته همین میزان عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی وارداتی و بارگیری مواد معدنی و ساختمانی صادراتی محدود شده که عملا ارتباطی با بازاربایی و بازارسازی طرف هندی ندارد و ترافیک فعلی کشتی و کالا در بندر شهید بهشتی صرفا مر هون تصمیم دولت ایران در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی در خصوص توسعه محور شرق است. در حال حاضر درآمدی که از تخلیه کالاهای اساسی و بارگیری مواد معدنی و مصالح ساختمانی در جابه‌ار حاصل می‌شود، چه هندی‌ها در جابه‌ار باشند یا نه نباشند، عملا متکی به نیاز بازار مصرف و تولید ایران است و این فعالیت‌ها نباید محلی برای کسب درآمد طرف هندی در ایران شود و آنها را از انجام تعهدات اصلی غافل کند.

با توجه داشته باشیم که هندی‌ها در همین مدت و به ویژه در پی بحران اوکراین از مسیرهای دیگری جز ایران برای انتقال محمولات خود استفاده کرده‌اند که نمونه آن انتقال محموله‌های برنج، قهوه و ماکولات دریایی و سایر انواع کالاهای از مسیر چین و گرجستان به روسیه بود. این در حالی است که بندر جابه‌ار در مقطع دو ساله پیش از ۱۹ ماه اخیر، علاوه بر عبور کالاهای ترانزیتی بین هند و افغانستان، شاهد تردد محمولات صادراتی و ترانزیتی از بندر جابه‌ار به مالزی (پورت کلاسلگ)، تایلند (بانکوک) و لام چابانگ (لا کرابانگ)، ویتنام (هوشه مینه) و چین (تیان جین و زیامن، گینگدانو) و هندوستان (ناوشیواسیمبی و مندر) بود اما امروز هر چند رفت و آمد قسبات‌های دولتی و تجاری کشورهایی مانند ازبکستان، قزاقستان و قرقاقستان و ... در جابه‌ار افزایش یافته اما خبری از افزایش ترافیک بین المللی کالا در بندر شهید بهشتی نیست.



مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان از آغاز رانامدازی خطوط کشتیرانی منظم کانتینری در دریای خزر خبر داد و اعلام کرد: بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته ۹ کشتی از بندار انزلی، امیرآباد و نوشهر به بندار آسترآخان، آکتائو و ماخاج‌کلا تردد خواهند کرد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، حسین یوسی، درباره آغاز فعالیت خطوط کشتیرانی منظم کانتینری در دریای خزر، اظهار داشت: مدت‌هاست به دنبال راه‌اندازی و فعالیت خطوط منظم کشتیرانی از بندار شمالی کشور به آنجاست هشتم و مذاکرات بسیاری در این رابطه صورت گرفت و جلسات مستمری با شرکت کشتیرانی دریای خزر برگزار شد.وی ادامه داد: شرکت کشتیرانی دریای خزر دارای ۲۳ فروند کشتی است و به همین دلیل سازمان بندار و دریانوردی از این شرکت درخواست کرد تعدادی از کشتی‌های مربوط به منظور تردد منظم در بخش کانتینری از بندار شمالی کشور فعالیت کنند.مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان با اشاره به مزیت اطلاع و اطمینان صاحبان کالا و حضور کشتی‌ها در بندار شمالی کشور در زمان مشخص، بیان کرد: وقتی صاحب کالا بداند که کشتی‌ها در تاریخ مشخصی در یک بندر مشخص حضور دارند، کالاهای صادراتی خود را از نقاط مختلف صادر است به آن بندار منتقل می‌کنند چرا که از وجود کشتی، تردد آن و صادرات کالا در زمان مشخص، اطمینان دارند.یوسی به مصوبه سازمان بندار و شرکت کشتیرانی دریای خزر به منظور راه‌اندازی خطوط لاینر کانتینری از بندار شمالی کشور اشاره کرد و افزود: تاکنون چنین خط لاینتری در بندار شمالی وجود نداشته‌است و این اتفاق، موجب می‌شود شاهد افزایش میزان ترافیک کالا باشیم و به تبع آن امیدوار هستیم شرکت کشتیرانی دریای خزر نیز به تعداد کشتی‌های خود در این راستا اضافه کند.وی با اشاره به اینکه بر اساس جدول زمانبندی ارائه شده شاهد آغاز فعالیت خطوط منظم کشتیرانی کانتینری از بندار شمالی دریای خزر هستیم، گفت: فعالیت خطوط لاینر کانتینری در ابتدای امر از ۳ بندر اصلی شامل بندار انزلی، امیرآباد و نوشهر آغاز می‌شود و در صورت وجود کانتینر ۲ بندر آستارا و فریدون‌کنار نیز به عنوان مبدا تردد اضافه می‌شوند.مدیرکل بندار و دریانوردی گیلان اعلام کرد: بندار آسترآخان، آکتائو و ماخاج‌کالا به عنوان مقاصد خطوط لاینر کانتینری در نظر گرفته شده‌اند.یوسی با اشاره به اینکه امیدوار هستیم فعالان در حوزه صادرات و ترانزیت از راه‌اندازی خطوط منظم کشتیرانی کانتینری استقبال کنند، عنوان کرد: شرکت کشتیرانی دریای خزر خواستار ارائه تخفیفات شده و قرار است به همین منظور کارگروهی از سوی سازمان بندار و دریانوردی تشکیل و تحقیقاتی ارائه شود.

اقتصاددریایی



چهارشنبه ۲۶ مرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۲۸

گزارش

بخش اول

لکه‌های سیاه‌نشسته بر لبان خلیج فارس چاره‌ای باید این رخم کهنه‌را

هنگام بررسی آسیب‌های انسانی به زیست بوم خلیج فارس، همواره انگشت اتهام کارشناسان و مسئولان به سوی آلودگی‌های نفتی نشانه رفته و این عامل مهمترین آلاینده این آبراهه معرفی شده است؛ لکه‌های تیره‌ای که سالانه ده‌ها بار به جان دریا می‌افتد و روزگار این اکوسیستم و زیستمدان متنوعش را سیاه می‌کند. به گزارش اقتصادسراسر آمد از ایرنا، خلیج فارس برای همه ایرانی‌ها جایگاهی دیگر دارد تسا جایی که حتی تعرض به نامش را نیز بر نمی‌تابند؛ اما پاسلداری از این عرصه سرزمینی نه تنها در برابر تعرض‌های خارجی که در محدوده‌ای نزدیک‌تر، در حوالی میادین و خطوط انتقال نفت ضرورت دارد. استان بوشهر با بیش از ۹۰۰ کیلومتر مرز مشترک با خلیج فارس مهمترین نقش را در حفاظت از این پهنه ارزشمند به عهده دارد، تاریخ بارها شاهد حراست دلبران ایرانی از وطن در برابر بیگانگان متجاوز به مرزهای آبی این خطه بوده است اما به رغم همه تلاش‌ها، هنوز پای حفاظت از دریا در برابر آلاینده‌های کنگد، چهار میدان نفتی در محدوده آب‌های استان بوشهر فعال است که نقش بالایی در صادرات و ثروت کشور دارد و با اذعان دستگاه‌های متولی مانند اداره کل بندار و دریانوردی، اداره کل حفاظت محیط زیست استان بوشهر، فرسودگی تجهیزات بویژه خطوط انتقال این سکوهای نفتی و رعایت نکردن ملاحظات زیست محیطی در هنگام اکتشاف و دیگر عملیات مهمترین و بیشترین آلوده کننده محیط زیست خلیج فارس است.

خلیج فارس پارسال ۴۳ بار به نفت آلود شد

هر چند دیگر گزارش‌ها مانند تخلیه یا نفت سوخت شناورها هم از آلاینده‌های پر تکرار این پهنه دریایی است اما آنطور که مسئولان امر می‌گویند هیچکدام به پای میزان آلودگی میدانی نفتی نمی‌رسد.

فهرست مهمترین استان‌های استان بوشهر را که مرور کنیم رخداد ناخوشایند آلودگی نفتی خلیج فارس به‌طور مداوم در آن قرار دارد؛ اما آن‌جا که سازمان بندار و دریا نوردی نماینده سازمان جهانی دریانوردی در ایران است و همسو با کنوانسیون‌های بین‌المللی و متکی قوانین داخلی مانند قانون حفاظت از رودخانه‌ها و دریاهای قابل کشتیرانی سال ۸۹ منطبق با آلودگی‌ها نفتی در آب‌های کشور را به عهده دارد، برای دریافت آماردی کشتی‌ها، میزان آلودگی نفتی خلیج فارس در استان بوشهر را از اداره کل بندار و دریانوردی این استان جویا شدیم.

رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر می‌گوید: در سال ۱۴۰۰ از ۴۷ مورد عملیات مقابله با آلودگی در این استان، ۴۳ مورد مربوط به آلودگی‌های نفتی بوده است، به گفته جت خسروی از این شمار ۱۲ مورد نشت از میادین نفتی، ۲ مورد ناشی از غرق شدگی شناورها، ۱ مورد آتش سوزی، یک بار نشت گازوئیل و در ۳۰مورد تخلیه غیر قانونی مواد نفتی از سوی شناورها به بیابا بوده است.

او در ادامه ایسن را هم یادآور می‌شود که هرچند آلودگی‌های کوچک شامل تخلیه عمدی و سهوی از سوی شناورها از نظر دفعات بیشتر است اما آلودگی مجموع آن به پای آلاینده‌گی‌های بزرگ و فراساحلی نیست از سکو‌ها و خطوط انتقال نفت نمی‌رسد. به گفته رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بندار و دریانوردی استان بوشهر، این اداره کل سال گذشته بیش از ۹ هزار لیتر امحا کننده شیمیایی، بیش از ۴۰۰ عدد بوم و بیش از سه هزار پد جانب‌برای جمع‌آوری آلودگی نفتی از خلیج فارس استفاده کرده است.

خسروی توضیح می‌دهد: سازمان بندار و دریانوردی برای به انجام رساندن وظیفه مقابله با آلودگی‌های نفتی در دریایتم‌های کارآمد شامل کارشناسان و نیروهای مجرب، شناورها و تجهیزات لازم را در بخش ایمنی و حفاظت دریایی تعریف کرده است و با توجه به موقعیت بوشهر و تمرکز میادین و انتقال نفت از این استان، یکی از بهترین روش‌ها مقابله با آلودگی نفتی در اینجا مستقر است و تیم حفاظت دریایی نیز برای پاسخگویی به سوانح عمدی و غیر عمدی وضعیت مطلوبی دارد. اما نکته تلخی که او به آن اشاره کرد اینکه فراتر از اهمیت که صرف هزینه و اعتبار بسیار برای پاکسازی آلودگی نفتی از خلیج فارس دارد، ایسبی است که این لکه‌های نفتی گاه برای همیشه به این زیست بوم وارد می‌کنند. خسروی می‌گوید: هزینه صرف شده اعزام شناورها و استفاده از مواد امحا کننده برای پاکسازی هر بار آلودگی بسته به وسعت لکه‌ها، متفاوت است اما اهمیت که مهمترین خسارتی است که به محیط زیست وارد می‌شود چرا که در خوشبختانه‌ترین سخن نشان دهنده اتفاقی سهمگین است که برای نجات خلیج فارس و زیستمدانان آن باید هر چه زودتر چاره فوری به‌کار گرفته شود؛ علاوه بر موجودات زنده این پهنه دریایی، آلودگی نفتی به سلامت انسان و اقتصاد دریا در این سوی آب‌ها نیز ضربه‌های مهلکی وارد می‌کند.

آثار آلودگی نفتی: برای همه، شاید همیشه

چنانکه رئیس مرکز اقیانوس شناسی استان بوشهر می‌گوید: محیط زیست خلیج فارس به دلیل شرایط جغرافیایی و نیمه یخبندان، بسیار حساس است، آلودگی به مدت طولانی‌تری در این محیط می‌ماند و ایسبی قابل توجه و گاه غیر قابل جبرانی برای اجرای بوم سازگان این منطقه به همسراه دارد. به گفته مریم قائمی اثرات سمی آلودگی‌های نفتی بر جانداران دریایی به ۲ صورت حاد و مزمن خود را نشان می‌دهد: به گونه‌ای که گاه در کوتاه مدت و در عرض چهار روز منجر به تلف شدن گونه‌ها می‌شود اما در نر مزمن این آثار بسیار طولانی مدت است مانند تغییراتی که در پس این لکه‌های تیره در سوخت و سخت رخ می‌دهد؛ و درست به همین دلیل بلند مدت بودن است که از دید و توجه مغفول می‌ماند.