

تدوین نخستین نوع قرارداد کار دریانوردی

شغل در یانوردی در فهرست مشاغل سخت ثبت می شود

معاون روابط کار و وزیر تعاون، کار و رفساء اجتماعی گفت که با تلاش های انجام شده در شورای عالی حفاظت فنی و با کمک دیگر دستگاه‌ها، مطالبه ثبت شغل دریانوردی در فهرست مشاغل سخت و زیان آور به سرانجام رسید.به گزارش اقتصادسراسرآمد، «علی حسین رعیتی فرد» در جریان سفر به عسلویه و بازدید از کشتی نفتکش «هپسین»، به مطالبات و خواسته‌های دریانوردان رسیدگی کرد که طولانی بودن مدت زمان کار روی دریا و لزوم تعیین زمان کوتاه‌تر برای هر فرد، تعیین شغل دریانوردی به عنوان مشاغل سخت و زیان‌آور، ارائه تسهیلات و همچنین ارائه پوش‌های مشاوره‌ای برای خانواده دریانوردان از جمله مطالبات دریانوردان در این نشست بود.وی پس از شنیدن دغدغه‌های دریانوردان این نفتکش با بیان اینکه قرارداد کار دریانوردان یکی از دغدغه‌هایی بود که امسال تلاش کردیم که برای حمایت از این قشر سختکوش به انجام برسد، اظهار داشت: شاید ما نتوانیم سختی کار دریانوردی را در این چند ساعت درک کنیم، اما حضورمان در اینجا بهانه‌ای بود تا از نزدیک قردردان زحمات دریانوردان مجاهد و تلاشگر نفتکش باشیم و با توان عملیاتی آنان آشنا شویم.رعیتی فرد ادامه‌داد: هدف ما از این سفر، شنیدن مشکلات و دغدغه دریانوردان و رفع دغدغه‌های آنان در حد توان است، زیرا دریانوردان و کارکنان شرکت ملی نفتکش ایران در جنگ اقتصادی تلاش و پیوای را انجام می‌دهند.وی اضافه‌کرد: رئیس جمهوری به‌تازگی کمیته‌ای تشکیل داده تا برای شغل‌هایی که جنبه مستمر دارند، قرارداد دائم تدوین شود که باید یک سری اصلاحات روی آن انجام شود و در این ارتباط پیگیر هستیم تا به زودی این اصلاحات را از دولت به مجلس ببریم.معاون وزیر، تعاون، کار و رفاه اجتماعی تاکید کرد: در اوایل امسال نخستین نوع قرارداد کار دریانوردی تدوین شد و دغدغه‌های که دریانوردان برای نوع قرارداد داشتند، با کمک تشککل‌های مربوط به حوزه دریانوردی به نتیجه رسید.وی بیان‌داشت: دغدغه ثبت شغل در یانوردی در حوزه مشاغل سخت و زیان‌آور با توجه به جبران ناپذیر بودن خسارت‌ها و دشواری‌های این شغل، مطالبه به‌حق است و ما در شورای عالی حفاظت فنی و با کمک دیگر دستگاه‌ها تلاش کردیم تا این مطالبه به سرانجام برسد.معاون وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی اعلام کرد: با توجه به مصوبات قانونی در حوزه ارائه تسهیلات به دریانوردان، پیگیری خواهیم کرد تا شرکت ملی نفتکش ایران تسهیلات لازم را در اختیار دریانوردان قرار دهد.مدیر توسعه منابع انسانی شرکت ملی نفتکش ایران نیز در این نشست با اشاره به اینکه دریانوردی از پرخطرترین مشاغل است، بیان‌داشت: خطرات این شغل، دریانوردان را مجبور می‌کند تا همه نکات پزشکی و امدادی را فرا بگیرند. «جنبش دژفولی نسب» اعلام کرد: دریانوردان و دیگر کارکنان شاغل در این حوزه، در طول سال نزدیک به هشت ماه را روی دریا در حال خدمت هستند و این موضوع، شرایط را برای خانواده دریانوردان بسیار دشوار می‌کند.وی تصریح کرد: در حال‌ تاش هستیم تا از طریق درگاه‌ها و بسترهای مجازی و حتی به صورت حضوری، جلسات روانشناسی را برای خانواده دریانوردان ای ریزی و بر گزار کنیم از سوی دیگر، پیگیر هستیم که رشته روانشناسی دریانوردی نیز راه اندازی شود.

افزایش ۵۲ درصدی عملیات کانتینری در بنادر شمالی کشور

بررسی عملکرد بنادر شمالی کشور طی ۷ ماه امسال نشان می دهد عملیات کانتینری و تخلیه و بارگیری انواع کالا در ۶ بندر به ترتیب ۵۲ درصد رشد و ۷ درصد کاهش یافته است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، ابتدای امسال تا پایان مهرماه ۳ میلیون و ۳۹۱ هزار و ۷۶۶ تن کالا در بنادر شمالی کشور تخلیه و بارگیری شده است. این عملکرد در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته با ۲ میلیون و ۶۵۶ هزار و ۵۱۶ تن کاهش یافت. در شهری ۷ درصدی درآمد بر این اساس طی مدت یاد شده در بندر آستارا ۱۲۵ هزار و ۷۹۹ تن کالا، در بندر انزلی ۸۴۳ هزار و ۵۷۱ تن، در بندر کاسپین ۲۹۲ هزار تن، در بندر نوشهر ۴۶۶ هزار و ۶۶۶ تن، در فریدون‌کنار ۷۹ هزار و ۵۱ تن و در امیرآباد یک میلیون و ۷۰۳ هزار و ۶۵۹ تن انواع کالا تخلیه و بارگیری شده است.بیشترین کاهش عملکرد برای بندر فریدون‌کنار بوده که در مقایسه با هفتم ماه سال گذشته ۶۲٫۴ درصد رشد منفی داشته است. در بخش عملیات کانتینری در ۷ ماه امسال عملکرد بندر تجاری شمال کشور ۵۲ درصد رشد داشته است. از ابتدای امسال عملکرد کانتینری بنادر مذکور ۱۰۰۶۱۰۲۶۱ TEU بوده است. در ۷ ماه سال گذشته مجموع عملیات کانتینری بنادر شمالی کشور ۶ هزار و ۷۴۲ TEU بوده است.

صنود مجوز ورود شناور ها به بندر کویت

ورود شناورهای فلزی و چوبی دارای تجهیزات ایمنی به بنادر کویت مجاز شده.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: اجازه ورود به همه شناورهای ایرانی فلزی و چوبی دارای تجهیزات ایمنی به بنادر کویت، رعایت توافقه‌های بین‌المللی امضاء شده توسط دو کشور در چارچوب سازمان جهانی دریانوردی IMO و اپریتز از معطلی بی‌مورد شناورهای ایرانی در ۲۰ مایلی کویت گوشه‌ای از مصوبات پنجمین نشست کمیسیون مشترک کنسولی ایران و کویت است.نوراله اسعدی افزود: تمام شناورها موظف هستند، قبل از حرکت به کویت اطلاعات ورود خود را به کویت اعلام کنند تا بدون معطلی و در اسرع وقت اجازه ورود به بندر داده شود.

۹۸ پلاک املاک مسیر راه دسترسی بندر نوشهر تملک شده است

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران گفت: تاکنون ۹۸ پلاک از املاک اشخاص و بخش خصوصی در مسیر راه دسترسی بندر نوشهر تملک شده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سعید کیا کجوری در جلسه بررسی مشکلات راه دسترسی بندر نوشهر گفت: برای تملک و تخریب واحدهای مسکونی غیر مجاز باقی مانده در مسیر اجرای پروژه راه دسترسی اختصاصی بندر نوشهر، باید با ارائه راهکارهای قانونی، چاره اندیشی شود.وی افزود: از مجموع ۱۰۷ پلاک شناسایی شده در مسیر اجرای پروژه به مساحت ۵۶ هزار متر مربع، تاکنون ۹۸ پلاک تملک شد و کار کارشناسی و ارزیابی چهار پلاک دیگر با مساحت دو هزار مترمربع انجام شده و فرآیند تملک آنها در دست اقدام است و برای تملک دیگر پلاک‌های باقی مانده نیز که در بستر رودخانه مانشلک ساخته شده‌اند و فاقد اسناد و مدارک لازم هستند نیازمند همکاری دستگاه‌های اجرایی ذیربط پروژه شرکت آب منطقه‌ای استان هستند. سعید کیا کجوری بیان داشت: این طرح در حال حاضر حدود ۷۸ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و تاکنون در بخش تملک حدود ۴۵۰ میلیارد تومان و در حوزه ساخت راه دسترسی هم حدود ۲۰۰ میلیارد تومان هزینه شده و بابت تکمیل پروژه حدود ۱۵۰ میلیارد تومان دیگر نیاز است و پیش بینی می‌شود این طرح در شهریور ماه سال آینده به بهره برداری برسد.دستم زردی فرماندار شهرستان نوشهر نیز در این نشست با اشاره به اهمیت پروژه راه دسترسی بندر نوشهر به کمربند نفت گفت: شتاب بخشی در روند ساخت این طرح یکی از دغدغه‌های استاندار مازندران است چرا که به طور پویانه به صورت تلفنی و حضوری خواستار نظارت بیشتر بر روند اجرای طرح و همکاری در رفع موانع و مشکلات پیش روی آن دارند و بنابراین به هر شکل ممکن باید آن تملک و تخریب این بناهای مسکونی مزاحم در مسیر اجرای این طرح انجام گردد.وی بیان داشت: بندر نوشهر چندماتی که ارائه می‌دهد در حد ملی است چرا که برابر گزارش‌ها حجم زیادی از کاغذ مورد نیاز کشور را با یک بندر بندر منطقه ویژه اقتصادی نوشهر وارد می‌شود و بنابراین در این نشست انتظار این است که تصمیم نهایی برای رفع موانع و مشکلات روند اجرای این طرح گرفته شود.



راهاندازی خط مستقیم در یایی به مقصد بنادر ونز وئلا

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از برنامه‌ریزی این شرکت برای ایجاد خط مستقیم حمل کالا از مبدا ایران به بنادر ونز وئلا و بالعکس، خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا مدرس خیابانی طی نامه‌ای به رئیس سازمان توسعه تجارت، با اعلام اینکه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تاکنون با اعزام دو فروند شناور تانکر حمل سوخت، اقدام به انتقال فرآورده‌های نفتی به کشور ونز وئلا کرده است، از مشارکت این شرکت کشتیرانی در ایجاد پل دریایی برای حمل کالاهای تجاری میان دو کشور و در راستای امضای سند جامع همکاری‌های راهبردی ۲۰ ساله ایران و ونز وئلا خبر داد.مدرس خیابانی با اعلام اینکه کشتی گلسان طی هفته اول آذرماه امسال به مقصد ونز وئلا بنادر جنوبی ایران را ترک می‌کند و طبق برنامه‌ریزی‌ها، دیگر شناورهای این شرکت نیز در صف اعزام به این کشور برای حمل کالاهای ایرانی قرار دارند، تصریح کرد که اعزام منظم شناورهای اقیانوسی پیم‌ها به مسیرهای دوردست از جمله ونز وئلا مستلزم وجود بار کامل روی این شناورها است، از این رو وی تاکید کرده است که در صورت عدم استقبال تجار ایران در مرادات کالا با ونز وئلا، امکان تدام سفر کشتی‌های حمل کالا این شرکت به این کشور، از بین خواهد رفت.

یک کارشناس اقتصاد در یاه به «اقتصادسراسرآمد» می‌گوید:

معطلی کشتی در بنادر ایران وار دفاز جدید شده است



عمده نبود محل تخلیه کالای است.

جای خالی دیپلماسی در تخلیه بار کشتی‌ها

به عقیده وی دیپلماسی اقتصادی پیش از وقوع تحریم‌ها باید وارد میدان می‌شد تا فعالان اقتصادی در بخش دریا در معرض مشکلات تخلیه و بارگیری کشتی‌ها قرار نگیرند، گفت: در شرایط فعلی اما، پرداخت‌ها و کارهای اداری تا حدودی با تأخیر مواجه مشکلات مواجه شده است که عملاً معطلی کشتی را به همراه داشته و هزینه‌هایی به صاحبان کالاحمل کرده است.

عامل اصلی زما تیر شدن توقف کشتی دربنادر

به دلیل تعیین تکلیف نشدن حواله بانکی و تأمین ارز یا عدم گشایش اعتبار، بارنامه تعدادی از شناورهای فلبر حامل محموله‌های کالاهای اساسی شامل ذرت، کتچاله، روغن خام خوراکی توسط فرستنده آزاد نشده و این شناورها به‌ناچار در انتظار تسویه‌حساب قبل از تخلیه، آزاد خارج از بنادر کشور لنگر انداخته‌اند، موضوعی بود که قصوری به آن اشاره و تصریح کرد: به‌طور قطع معطلی کشتی قیمت تمام‌شده کالای وارداتی را به‌شدت افزایش می‌دهد.

این کارشناس حمل‌ونقل دریایی تصریح کرد: باید برنامه‌ریزی می‌شد

برگزیده ها

بر اساس اعلام معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان

موانع توسعه زیست دریا با اجرای ۱۰ پروژه ملی شناسایی می شوند



بر اساس اعلام معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان ۱۰ پروژه ملی اجرایی می‌شود تا صنعت زیست دریا به جایگاه و نقش واقعی خود در تولید ناخالص ملی یک گام نزدیک‌تر شود.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد از معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان ریاست جمهوری، چالش‌هایی که توسط ستاد توسعه زیست‌فناوری معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان ریاست جمهوری و با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان و بازیگران زیست‌بوم نوآوری و فناوری کشور احصا شده تا با اجرای پروژه‌های فناورانه و نوآورانه به پاسخ برسند.

«تأمین خوراک با کیفیت آبزیان، پوشش ریسک و تأمین هزینه طرح‌های اصلاح نژادی»، «توسعه صنایع فرآوری و تبدیلی»، «کشت گسترده ماکرو جلبک در سواحل جنوبی»، «توجه به گونه‌های بومی آبزیان، و تسهیل و تسریع در صدور مجوزات» از جمله این چالش‌ها و موانع است که به همکاری معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان، سازمان شیلات و سازمان دامپزشکی و مشارکت شرکت‌های دانش بنیان نیاز دارد.

این چالش‌ها با تعریف پروژه‌هایی چون «تغذیه استخرهای پرورش ماهیان گرمابی با استفاده از میکرو جلبک»، «استخراج آگار و کاراکتینان از ماکرو جلبک پرورش یافته»، «تولید جلبک خشک اسپیرولینا»، «تولید محصولات حاصل از فرآوری جلبک»، «تولید ماسک‌های آرایشی و بهداشتی»، «مولد سازی، تکثیر و پرورش ماهیان خاویار دور که سریع‌الرشد»، «تولید تجاری امگا ۳»، «ژلاتین و کلاژن از ضایعات آبزیان» و غیره رفع خواهد شد.

کارشناسان بر این عقیده‌اند که به‌کارگیری علم و فن‌آوری، علاوه بر توسعه کمی بهره‌برداری از دریا در زمینه‌های گوناگون از جمله صنعتی، اقتصادی، پژوهشی، نظامی، گردشگری و غیره باعث افزایش کیفیت استفاده و نیز کاهش هزینه‌های بهره‌برداری می‌شود.

این باور وجود دارد که توسعه فناوری از یک‌سو نیازمند

توسعه دانش و از سوی دیگر عامل تسریع توسعه علم و دانش در کشور است و در نتیجه سرمایه‌گذاری بر روی فن‌آوری‌های دریایی باعث جهش علمی قابل‌توجهی در دریا

کشور می‌شود که پیامدهای مثبت اقتصادی و اشتغالی را نیز

به همراه دارد.

تا قبل از اینکه کشتی‌ها به لنگرگاه برسند، از طریق راهکارهایی که مستفلا در اختیار بخش خصوصی است هزینه آنها مسترد شود تا هزینه معطلی آنها به کشور تحمّل نشود.

با این تفاسیر اگرچه پیشرفت‌های جزئی برای برخی سفرها در بنادر کشور بوجود آمده، اما از-دحام بنادر همچنان یک مشکل بزرگ تلقی می‌شود که باعث ایجاد اختلال در برنامه‌های صنعت کشتیرانی به ویژه حمل و نقل کانتینری است. کشتی‌ها ترجیح می‌دهند وارد بنادر ایران نشوند و بار مربوط به ایران را در بنادر امارات تخلیه و بارگیری کنند، حال اینکه این موارد دیگر ارتباطی به مسائل تحریمی ندارد.

به دلیل این که سرعت عملیات در بنادر ایران پایین است، از این جهت هم هزینه‌ای بار کشتی می‌شود، اما موضوع مهم نبود برنامه مشخص برای تردد کشتی‌ها به مقاصد بعد از ایران است. کشتی در بنادر ایران اطلاعی از زمان خروج از بنادر را ندارد این در حالی است که کشتی‌هایی لاینری دقیقاً باید بدانند چه تاریخی از بندر ایران خارج و چه تاریخی به بندر بعدی می‌رسند چراکه هر میزان تأخیر در بندر بعدی، هزینه و خسارتی به کشتی‌ها و لاینرها وارد می‌کند و نظم عبور و مرور کشتی‌ها را برهم می‌زند.

استاندار هرمزگان

تداخل ساختاری در سواحل مکران بحران حکمرانی ایجاد می کند



استاندار هرمزگان با اشاره به اینکه هر مگان کلکسیون تداخل ساختاری است، گفت: مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی، نمونه این تداخل با وجود و امروز این موضوع در سواحل مکران نیز یک بحران حکمرانی را در این منطقه به وجود می‌آورد و به استان ضربه می‌زند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی دوستی در نشست فعاده شورای اداری استان که با حضور میثم لطیفی معاون رییس جمهور و رئیس سازمان امور اداری و استخدامی کشور برگزار شد، هر مزان را استانی با کارکرد ملی دانست و با اشاره به نقش بنادر استان در توسعه تجارت علمی، افزود: جد فاصل بندر شهید رجایی تا بندر چابهار حدود هزار کیلومتر است اما بندر کارآمدی در این حوزه وجود ندارد که با چندین ماه تلاش نتوانسیم رویه‌های گمرکی را در بندر سیریک فعال کنیم.استاندار هر مزان با بیان اینکه بندر شهید رجایی دارای پنج ۶ میلیارد دلار ارزش است و به عنوان یک دارایی ارزنده برای کشور محسوب می‌شود، گفت: اینکه توانیم از ظرفیت دارایی‌های کشور به صورت کامل استفاده کنیم و بندر شهید رجایی به دلیل نبود نیروی انسانی ۱۲ ساعت فعالیت داشته باشد، به نفع کشور نیست؛ از این رو با فشارهایی که آوردیم نتوانسیم فعالیت بندر را در حوزه کالاهای اساسی شبانه روزی کنیم اما محدودیت‌هایی وجود دارد که مانع این است؛

به عنوان مثال برای اضافه‌کاری مدیران سسقف تعیین شده و یک مدیر اگر از یک سقفی به بعد اضافه‌کاری داشته باشد، اضافه‌کاری به او تعلق نمی‌گیرد. دوستی با تاکید بر لزوم توجه ویژه به بنادر در حوزه نیروی انسانی با اشاره به رویکرد استانداری هرمزگان در اعطای سند به خانه‌های مردم با مشارکت بخش خصوصی، گفت: پیشنهاد داریم بدون اضافه‌کردن نیروی انسانی جدید با افزایش انعطاف‌پذیری در برون‌سپاری‌ها، کارکردها را ارتقای دهیم و برای این مهم می‌توان از ظرفیت بخش خصوصی، دانش‌پژوهان دولت و دفاتر پلیس ۱۰۰ استفاده کرد.نماینده عالی دولت در استان هرمزگان تصریح کرد: فاصله‌شهری ترین نقطه هرمزگان تا غربی‌ترین نقطه آن به اندازه فاصله بندر امام خمینی (ره) تا تهران است که انتظار می‌رود قطب شرقی به مرکزیت میناب و غرب به مرکزیت بندرلنگه تعریف شود تا خدمات در این مناطق تقسیم شود. وی با اشاره به عزم حاکمیت برای انتقال دفاتر مرکزی بنگاه‌های اقتصادی به محل فعالیت شان، تصریح کرد: وجود مدیر و استاندار پروازی به هیچ عنوان توجیه منطقی ندارد، حاضر هستیم در جهت تسهیل در انتقال دفاتر مرکزی بنگاه‌ها زمین رایگان در هر جای شهر که بخواهد اختصاص دهیم تا این مساله محقق شود.

اقتصاددریایی



شنبه ۵ آذر ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۱۰

گزارش

بنادر خزر گرفتار گل ولای ورسوب

کاهش تراز آب دریای خزر حجم گل ولای انباشته شده در حوضچه و کانال دسترسی به بنادر را بیشتر می‌کند و نگرانی از به گل نشستن بنادر با شدت بخشیده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سه بندر شامل امیرآباد، نوشهر و فریدونکسار در مازندران فعال و هم اکنون حجم عملیات در این بنادر کمتر از ظرفیت اسمی آن بوده و از مهمترین دلایل آن پهلو نگرفتن شناورهای بزرگ تجاری است.بنابر گزارش مهر، تبعات پس رفتن آب دریای خزر طی سال‌های گذشته، اثراتش را امروز بر کرانه شمالی و استان‌های حاشیه‌ی بیشتر نمایان کرده است و کم عمق شدن سطح حوضچه و کانال دسترسی بنادر در پی افزایش گل ولای و رسوبات، خطر به گل نشستن و تعطیلی فعالیت‌های بندری را بیش از پیش به صدا درآورده است. با آنکه هر ساله عملیات لایروبی بنادر در شمال کشور و مازندران صورت می‌گیرد اما حجم رسوبات برجای مانده بسیار بالا است و تأمین تجهیزات و نگاه ملی برای لایروبی، دریچه‌های اقتصادی مازندران ضروری به نظر می‌رسد.همچنین مازندران به دلیل واقع شدن در کریدور تجاری و ارتباطی شمال – جنوب بیش از هر زمانی به بنادر فعال و پویا نیاز دارد و یکی از راه‌های تحقق این هدف، رفع موانع و لایروبی اسکله‌ها و حوضچه‌ها به شمار می‌رود.بندر امیرآباد با پسکرانه بیش از هزار هکتاری و داشتن ۱۵ اسکلت به عنوان منطقه ویژه اقتصادی و هاب تجاری مازندران در شرق استان نقش آفرینی می‌کند و به عنوان بندر نسل سوم در کشور محسوب می‌شود.

کاهش تراز آب دریای خزر و افزایش رسوبات
محمدتقی انژان پور مدیرکل بندر و دریانوردی امیرآباد با بیان اینکه توسعه حمل و نقل دریایی و تعاملات تجاری با کشورهای حاشیه و توسعه کریدورهای شمال – جنوب مستلزم تأمین و تقویت زیرساخت‌ها است، لایروبی اسکله و حوضچه را از طرح‌های راهبردی عنوان کرد.وی در گفتگو با خبرنگار کاهش تراز آب دریای خزر و کاهش طبیعی عمق حوضچه‌ها طی سال‌های گذشته را از جمله دغدغه‌ها ذکر کرد و گفت: این بندر از جمله بنادر فعال حوزه خزر در پهلوهای شناورهای فعال با عمق‌های مختلف است و برای توسعه امور دریانوردی باید بیش از پیش به موضوع لایروبی توجه شود.

وی با بیان اینکه هم اکنون کشتی‌های تجاری ظرفیت بالا در بندر پذیرش می‌شود، گفت: با توجه به روند کاهش و سئوسوسی تغییرات آب دریای خزر باید از تجهیزات مدرن لایروبی و کلانمک کنما نابوری، عمق مناسبی را در بنادر ایجاد کنیم.انژان پور ایجاد تردد ایمن و مطمئن برای کشتی‌ها را از اولویت‌ها بیان کرد و گفت: بازکردن کانال ورودی نیازمند لایروبی مستمر به شمار می‌رود زیرا پس روی آب دریای خزر سبب کاهش عمق و ایجاد مشکل در زمینه تأمین عمق مناسب است.به تاکید کارشناسان با توجه به کاهش تراز آب دریای خزر و پس روی آن، لایروبی اسکله و کانال‌های ورودی راهکاروی مطمئن برای مقابله با این چالش است، از این رو توسعه تجهیزات برای لایروبی و افزایش اعماق اسکله‌ها مسئله مهم محسوب می‌شود.

رفع تعارضات و موانع فراوری لایروبی ضروری است

محمدعلی حبیبی کارشناس ارشد امور دریایی با اظهار اینکه عمق کانال ورودی باید بیسن ۶.۵ تا هفت متر و عرض ۶۰ تا ۹۰متر توسعه داده شود، رفع تعارضات و موانع فراوری را برای اجرای طرح‌های عمق بخشی به اسکله‌ها ضروری دانست.وی با بیان اینکه لایروبی مهمترین دغدغه فراوری بنادر محسوب می‌شود، گفت: هر چند عمق موجود در بنادر استان جوابگوی نیازمندی‌ها نیست اما باید برای پیشگیری از مشکلات احتمالی نسبت به لایروبی مداوم برنامه‌ریزی شود. در حال حاضر رسوبات انباشته شده در بنادر مازندران بیش از یک میلیون مترمکعب تخمین زده شده و توسعه حمل و نقل دریایی با کشورهایی همسایه نیازمند تسریع در اجرای طرح‌های لایروبی است. سعید کیا کجوری مدیرکل بندر و دریانوردی مازندران نیز آیین سازی کانال دسترسی و حوضچه بندر را برای تردد ایمن کشتی‌ها مسئله حیاتی دانست و گفت: با بکارگیری توان بخش خصوصی و اداره کل هر ساله نسبت به لایروبی و رفع مشکل بندر اقدام می‌شود.

فکری به حال رسوبات و لایروبی شود
وی کاهش تراز آب دریای خزر سبب رسوب گذاری بیان کرد و گفت: با این حال تردد شناورهای دریایی با تلاش مهندسان و لایروبی کانال و مسیر دسترسی بدون مشکل در حال انجام است.وی با تاکید براین که اگر فکری جدی به حال رسوبات انباشته و لایروبی بنادر نشود در آینده دور با مشکلاتی روبرو خواهیم شد.
خواهان توجه ملی و استانی برای تحقق این هدف شد. بندر نوشهر ظرفیت پذیرش کشتی‌هایی با ظرفیت ۶۵۰۰ تن و عمق آبخسور ۵.۵ مترمکعب را داراست و به دلیل بالا بودن سطح رسوبات تاکنون پهلوگیری کشتی‌ها و شناورهای بزرگ در آن محقق نشده است. همچنین طی سال‌های اخیر به دلیل کاهش تراز آب دریای خزر، سطح آب تا بندر رسیده و رسوب گیری شدید و نبود ادوات لایروبی مشکلات ناشی از آن را بیشتر کرده است. در سال جاری در بندر نوشهر اقدام به خرید لایروبی هزار مترمکعب ارس شد که با انتقال آب به بندر بخش زیادی از مشکلات این حوزه رفع می‌شود.طبق آخرین بررسی‌ها و یافته‌های مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر، سطح آب دریای خزر در سال آبی گذشته (۱۴۰۰-۱۴۰۱) با تشدید روند کاهش، بیش از ۲۷ سانتی‌متر نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش یافته است از این رو آمادگی‌های لازم برای شرایط آتی خزر از نظر کاهش سطح آب و پیامدهای آن بر سواحل، کاربری‌های متنوع، اکوسیستم و محیط زیست و غیره تحت عنوان برنامه جامع مدیریت آثار کاهش سطح آب خزر ضروری به نظر می‌رسد.