

تبدیل بندر چارک به مرز دریایی در دستور کار منطقه آزاد کیش

مدیرعامل شرکت توسعه، مدیریت بنادر و فرودگاه‌های سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره به برنامه ریزی برای توسعه بنادر گفت: تبدیل بندر چارک به مرز دریایی در دستور کار قرار گرفت.به گزارش اقتصادسراسرآمد، «عزت الله محمدی» در مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانوردی با بیان اینکه مقدمات لازم برای راه اندازی گمرک در بندر چارک آغاز شده است، اظهار کرد: بندر چارک به عنوان یک بندر پشتیبانی می تواند نقش بسزایی در توسعه صادرات و افزایش تراز اقتصادی داشته باشد. وی با تاکید بر ضرورت توسعه بنادر پشتیبان جزیره کیش، افزود: در همین راستا یک هزار و ۷۰۰میلیارد ریال برای فاز نخست توسعه بندر چارک اختصاص یافته است.مدیرعامل شرکت توسعه، مدیریت بنادر و فرودگاه‌های سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره نقش توسعه مسیرهای دریایی در توسعه اقتصادی، اضافه کرد: فرصت‌های سرمایه گذاری در بنادر منطقه آزاد کیش شناسایی و به زودی بر روی سامانه منطقه آزاد بارگذاری می شود.وی به جابه جایی ۱۷۶ هزار مسافر و ۴۰هزار خودرو در ایام نوروز ۱۴۰۲ اشاره کرد و گفت: جابه جایی این تعداد مسافر بدون کوچکترین مشکل و در ایمنی کامل نشان از تلاش شبانه روزی همکاران در برنامه ریزی و ارائه خدمات به مسافران است.

نصب ۴دستگاه بازوی بارگیری دریایی با استفاده از توان و دانش ایرانی در مجتمع بندری انزلی

معاون فنی و مهندسی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان از طراحی، ساخت، حمل، نصب و راه اندازی تعداد چهار دستگاه بازوی بارگیری دریایی (loading arm) با استفاده از توان داخلی در مجتمع بندری انزلی خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی نیکوکار با اعلام این خبر اظهار داشت: صبح امروز مراحل نصب این چهار لودینگ آرم ثابت با طراحی و نظارت اداره کل تأمین و مهندسی سازمان و همکاری معاونت فنی و مهندسی اداره کل در اسکله های دولفین مجتمع بندری انزلی آغاز شد.وی با اشاره به اهمیت و مزیت این دستگاه ها، افزود: در جهت تسریع انتقال فرآورده های نفتی از کشتی به خطوط انتقال و مخازن ذخیره، این دستگاه ها نصب گردید و مکانیزم آن به اینگونه است که بصورت اتوماتیک و قابل کنترل، خطوط لوله های انتقال فرآورده های نفتی به مانیفولد کشتی متصل می شود و امکان بارگیری یا تخلیه با سرعت بالا و ایمن را فراهم می سازد.معاون فنی و مهندسی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان اینکه این چهار دستگاه لودینگ آرم با صد در صد توان و دانش داخلی کشور ساخته شده است، خاطر نشان کر د: با تکیه بر توان و دانش بومی شاهد صرفه جویی یک میلیون یورویی در این بخش بودیم.

موانع واردات ماشین آلات سنگین و معادن به بندر خرمشهر رفع می شود

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: بندر خرمشهر ظرفیت دارد که سالانه ۲هزار دستگاه ماشین آلات سنگین و معادن را وارد کند، که این ظرفیت نسبت به سال گذشته رشد دو برابری داشته است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی عسکری در نشست با واردکنندگان ماشین آلات سنگین و معادن، اظهار کرد: از دیدار و گفت‌وگو با فعالان اقتصادی و واردکنندگان ماشین آلات سنگین و معادن بسیار خرسند هستیم و امیدواریم این نشست منجر به نتایج و دست آوردهای خوبی برای فعالان اقتصادی، بندر خرمشهر و شهرستان باشد.وی با اشاره به هدف اساسی برگزاری این نشست، عنوان کرد: این نشست به منظور بررسی مشکلات، چالش‌ها و موانع پیش و روی واردکنندگان ماشین آلات سنگین و معادن در بندر خرمشهر برگزار شد که ما به دنبال این هستیم با همفکری و تدبیر، این موانع را طبق اولویت‌بندی رفع کنیم.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با تاکید بر تلاش و ایجاد تسهیلات در انجام واردات ماشین آلات سنگین و معادن از طریق بندر خرمشهر، گفت: خوشبختانه تجهیزات تخصصی جهت اسر واردات این نوع ماشین‌ها در بندر خرمشهر وجود دارد که این امر به تسهیل روند واردات کمک شایانی می‌کند. عسکری خاطر نشان کرد: بندر خرمشهر ظرفیت دارد که سالانه ۲ هزار دستگاه ماشین آلات سنگین و معادن را وارد کند، که این ظرفیت نسبت به سال گذشته رشد دو برابری داشته است. وی با اشاره به اینکه با همکاری مشترک تمامی دستگاه‌ها، موانع واردات ماشین آلات سنگین و معادن حل و رفع می‌شود، تصریح کرد: به زودی بندر خرمشهر به همراه سازمان منطقه آزاد اروند و اداره کل گمرک خرمشهر نشست مشترکی را برای حل و رفع موانع واردات این دستگاه‌ها برگزار می‌کند.



سازمان گرو ه دانش دریا – بخش اول و دوم گفت و گو با استاد دکتر حمید زراعت گر، رییس دانشکده مهندسی دریا امیر کبیر را در شماره های پیشین روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد، خواندید، حسب اهمیت موضوع، بخش سوم و پایانی را تقدیم می کنیم با این امید که نگاه مردم، مجلس و دولت از خشکی محور به سمت دریامحور بچرخد و از نعمات بسیار بالای اقتصاد دریا بهره مند شویم: هم در شمال و هم در جنوب، ظرفیت های نهفته عظیمی وجود دارد که هر کدام از آنها فعال شوند، سهم قابل توجهی از اقتصاد کل ایران را به دوش می کشند. مثال های متعدد و فراوانی می توان مطرح کرد؛ برای مثال: خشکسالی یک پدیده در ایران است و در فلات مرکزی به طور جدی این اتفاق دارد می افتد؛ ایران چه باید بکند که هم از این خشکسالی بگذرد و هم کشورش را به درستی توسعه بدهد، اشتغال ایجاد کرده و ظرفیت های اقتصادی را به کار بگیرد؟ باید برود به سمت دریا. کدام دریا و کدام سمت؟ هر دو سمت! اشتباه می کنیم اگر خیال کنیم که فقط باید به سمت جنوب برویم. ما دو دریا داریم و هر کدام ظرفیت های بزرگی دارند. سواحل طولانی داریم در جنوب ایران که دست نخورده است. سواحل مکران و حتا غیر مکران یعنی از بندرعباس به سمت بوشهر، بخش های بزرگی از سواحل بکر هستند. و همه و همه ظرفیت های بالا و همه جور دارند: از منابع شیلات و داخلی دریا تا انتقال صنایع آب پر به آن سواحل، کشاورزی پایه دریا، حمل و نقل پر پایه دریا، توسعه گردش گری دریا و... در جنوب و حتا در شمال کشور ممکن است.

شمال می تواند قطب گردش گری دریایی نه فقط در داخل بلکه در سطح بین المللی می تواند باشد؛ اما اکنون استفاده از دریا در آنجا هم بسیار محدود به حد شنا کردن یا استفاده محدود از قایق های بسیار قدیمی – است و بستر لازم گردش گری (توریست) ایجاد نشده است.



گردش مالی توریسم دریایی جهان بیش از صد میلیارد دلار است. این رقم بسیار بزرگی است. سسی در صد این مبلغ به ساخت و تولید و هفتاد درصد آن به خدماتی است که به مردم داده می شود. ترکیه که از کشورهای نزدیک ما از نظر فرهنگی و سواحل است، حدود ۵۰۰ میلیون دلار درآمد توریست دریایی دارد؛ اما متأسفانه ما در ایران تقریباً توریست دریایی نداریم – اگر هم هست سهم بسیار ناچیزی است – و سهم چندانی از این اقتصاد بزرگ نصیب ما نمی شود. سهم گردشگری (توریست) در اقتصاد جهان بین ۶ تا ۱۰درصد است که این مقدار بر اساس آمار مرکز آمار ایران ارائه شده، حدود ۱،۲ درصد در ایران است. در دل این ۱،۲درصد، سهم توریست دریایی تقریباً صفر است. سواحل مکران و غیر مکران و سواحل شمال ایران ظرفیت های عظیم و نهفته برای توسعه دارند. گردشگری یک نمونه بود که ذکر کردم که اگر فعال شود، می توانیم به تبع، صنایع وابسته را فعال کنیم و به توسعه پایدار با اشتغال زایی بالا برسیم. فرض کنید که گردشگری دریایی فقط منجر شود به ساخت قایق های کوچک. همین یک مورد، چقدر در اشتغال، بهبود ساخت وسازهای سواحل و گردش مالی منجر می شود؟ حال تصور کنید که تمامی ابعاد صنایع دریایی و منافع سواحل به کار گرفته شود؛ آن گاه به چه مزیتی خواهیم رسید؟

اقتصادسراسرآمد: اقتصاد در یاد ر سایر کشورها؟ زراعت گر: وضعیت اقتصاد دریا در سایر کشورها چگونه است؟ به نظر می رسد که کشورهای دیگر سرمایه گذاری بسیار بزرگی بر اقتصاد دریا داشته اند و رشد شتابنده ای در این رابطه داشته و دارند.

چین با برنامه ریزی موافقی که از سال ۱۹۹۹داشت، به سرعت سهم یک درصدی خود را بالا برد. کره جنوبی و ژاپن به ۳۰درصد سهم از بازار اقتصاد دریا رسیده اند. کشورهای اروپایی که سهم خود را به دلیل تولید ازان در کشورهای

فرمانده ناوگروه ۸۶نداجامطرح کرد؛

نمایش اقتدار و سیادت دریایی توسط ناوگروه ۸۶

نیروی دریایی ارتش



همزمان با فرارسیدن روز جهانی دریانورد امیر دریادار دوم فرهاد فتاحی با اشاره به دستاورد های منطقه ای و بین المللی ماموریت ناوگروه ۸۹اظهار داشت: ماموریت ناوگروه ۸۶موجب تثبیت قدرت برتر دریایی ایران در سطح منطقه شد و اقتدار و سیادت دریایی نیروی دریایی ارتش را به نمایش گذاشت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، امیر دریادار دوم فرهاد فتاحی فرمانده ناوگروه ۸۶نداجا در حاشیه مراسم تجلیل از دریانوردان نمونه که بمناسبت فرارسیدن ۴تیرماه سالروز جهانی دریانورد، با حضور فرماندهان، مقامات کشوری و همچنین مسئولین و روسای نهاده‌ها و سازمان‌های دولتی و خصوصی دریایی کشور که در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد گفت: کشور ایران با داشتن ۵۸۰۰کیلومتر نوار ساحلی، از جمله کشورهای دریایی محسوب می شود که از ظرفیت‌های نهفته بسیاری در استفاده از این نعمت بزرگ خدادادی برخوردار است. دریادار دوم فتاحی، افزود: در راستای پوشاندن جامه عمل به این ظرفیت، لازم است تا تصویر کلان و روشنی از اقتصاد دریا محور برای تمامی کشتیگران توسعه، ترسیم و رویکرد توسعه خواهی نسل امروز به رویکرد توسعه آگاهی و توسعه آفرینی تبدیل شود.فرمانده ناوگروه ۸۶نداجا، نقش نهادهای سیاسی و اقتصادی کشور که وظیفه ریل گذاری در مسیر توسعه دریامحور را برعهده دارند بسیار مهم برشمرد و تصریح کرد: فعالان اقتصادی کارآفرینان و بخش خصوصی، متاثر از این مسیر هستند و توسعه دریامحور کشور به سود آحاد ملت بزرگ ایران خواهد بود.دریادار دوم فتاحی با اشاره به کارنامه درخشان حضور ۱۵ساله نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۸۷ تا کنون در خلیج عدن، تنگه باب المندب، دریای سرخ که در راستای تأمین امنیت خطوط مواصلاتی کشتیرانی و باز نگهداشتن شریان‌های اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در دریاهای آزاد و بین المللی انجام شده است، گفت: نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران در جهت تحقق این هدف، از سال ۱۳۸۷ با دریافت تدبیر از سوسی فرمانده معظم کل قوا، ماموریت اسکورت کشتی‌های تجاری را بر عهده گرفت و تاکنون بیش از ۵ هزار کشتی تجاری و نفتکش کشورمان را در مسیر خلیج عدن، تنگه باب المندب و دریای سرخ اسکورت کرده و بارها با دزدان دریایی درگیر شده‌اند، البته به جز مسیرهای یاد شده در مسیر دریای مدیترانه، اقیانوس اطلس، تنگه مالاکا و دریای چین نیز ماموریت انجام داده است.وی استفاده از ظرفیت‌های حضور فعال نیروی دریایی ارتش جهت تقویت دیپلماسی دفاعی و عمق بخشیدن به تعاملات دو پا چند جانبه با کشورهای ساحلی را مثبت و روبه رشد دانست و گفت: دیپلماسی دفاعی جمهوری اسلامی ایران با بهره‌گیری از ظرفیت حضور فعال نیروی دریایی ارتش در آب‌های بین‌المللی و آزاد جهان و عمق بخشیدن به تعاملات دو پا چند جانبه با کشورهای ساحلی، از فرصت و ظرفیت‌های جدیدی بهره‌مند شده است.

رییس دانشکده مهندسی دریادانشگاه امیر کبیر به اقتصاد سراسرآمد می گوید

اگر گردشگری دریایی فعال شود می توانیم صنایع وابسته را فعال و به توسعه پایدار برسیم

بخش یابانی

نگاه مردم، مجلس و دولت باید از خشکی به سمت دریا بچرخد

بندی شد و مشتری ها به سمت کشورهای دیگر رفتند. این یک قاعده است برای تمامی کشتی سازی ها در جهان که یک بخش را خودش می سازد و بخش های دیگر تجهیزاتی را وارد کند؛ مشکل در تأمین تجهیزات، زمان بندی ساخت و ساز را از بین برد.

توصیه به تصمیم سازان و تصمیم گیران اقتصادسراسرآمد: برای تاکید به موارد بالا، به عنوان یک استاد نخبه و رییس دانشکده مهندسی دریا، توصیه صریح و روشن و مستقیم شما به نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی و نیز دولت محترم به عنوان ارکان قانون گذاری، برنامه ریزی و اجرا که می توانند بسیار موثر باشند در توجه به اقتصاد دریا چیست؟

زراعت گر: در برنامه توسعه بعدی و همچنین در بودجه کشور که از قوانین مهم کشور است، توسعه دریا محور، سهم قابل توجهی به خودش اختصاص دهد؛ زیرا ظرفیت اقتصاد دریا، بسیار بالاست و منافع آن به سرعت به کل کشور می رسد. استفاده ای که الان از اقتصاد دریای می کنیم، بسیار محدود و ناچیز است. بزرگ ترین و توسعه یافته ترین شهرهای ما باید مانند دنیا، در کنار سواحل باشد. اگر سریع به اقتصاد دریا با تمام توان ورود نکنیم، خسارت می بینیم. اگر با برنامه وارد بهره برداری از اقتصاد دریا شویم، نیازها هم مردم را وادار به ورود به این حوزه می کند و بدون برنامه و ناهمکن عمل خواهد شد. برای مثال به مازندران که طبق آمار ۳۵میلیون جمعیت داشت، اکنون همین مقدار مهاجر دارد. انتظار می رود طی دو دهه آینده، حدود ۲۰ میلیون نفر دیگر مهاجرت کند. انتظار من این است که با برنامه ریزی دولت، بخش مهمی از فلات مرکزی به سواحل جنوبی ایران مهاجرت کند. این مسئله مز برنامه ریزی است و اقدام زودهنگام.

اگر ما به عنوان قانون گذار، قوانین لازم و به عنوان مجری، برنامه لازم را نداشته باشیم و زمان را از دست بدهیم، اتفاق ها به صورت کنترل نشده رخ خواهد داد و ناچار، وارد بحران بزرگی خواهیم شد.

لازم است برنامه داشته باشیم تا به همه فرصت مناسب برای تصمیم گیری و حرکت منظم و مستمر به سمت سواحل بدheim و همزمان، توسعه متوازن و موافقی در جنوب و شمال داشته باشیم.

نشست تحلیل راهکارهای کنترل و کاهش حوادث ناشی از کار سازمان بنادر و دریانوردی

ارتقاء ۲۴ درصدی شاخص ایمنی بندری و کاهش

۲۰درصدی حوادث ناشی از کار در بنادر



نشست جامع بررسی و تحلیل و ارائه راهکارهای کنترل و کاهش حوادث ناشی از کار در سازمان بنادر و دریانوردی با حضور مدیرایمنی، بهداشت و محیط زیست HSEسازمان مرکزی و کارشناسان و مدیران ارشد ستادی و بنادر شهید رجایی و امام خمینی (ره) برگزار شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، عبدالله جعفری دراین نشست اظهار داشت: در هر محیط کاری و حتی با وجود بالاترین استانداردهای ایمنی، احتمال وقوع حوادث مختلف وجود دارد و بنادر کشور نیز با تعدد فرآیندهای عملیاتی شامل طیف وسیعی از ریسک های مختلف ناشی از کار بر روی کشتی ها،اسکله ها، پایانه های بندری و مشتقات نفتی و پتروشیمی، تخلیه و بارگیری انواع کالا، راهبری تجهیزات فوق سنگین و پیچیده مهندسی و ... به عنوان محیط هایی پر خطر تلقی می شوند.

مدیر ایمنی ،بهداشت و محیط زیست (HSE) سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه توجه به موضوعات ایمنی، بهداشت و محیط زیست محیط کار و کارگر در کلیه بنادر حاکمیتی و مالکیتی کشور بعنوان یکی از اولویت های اصلی در دستور کار مدیریت HSEقرار دارد، افزود: با تدوین منشور اهداف، انتظارات و اقدامات عملیاتی و تعیین نقشه راه مورد نظر طی برنامه های کوتاه،میان و بلند مدت و همچنین در نظر گرفتن تمهیدات،پیش بینی ها و برنامه ریزی لازم در سطوح مختلف ستادی و اجرایی بنادر، سعی بر کنترل،کاهش و به حداقل رسیدن حوادث ناشی از کار شده که این مهم طی سال گذشته محقق و آمار حوادث انسانی ناشی از کار در ابعاد مختلف روند نزولی داشته است.

به گفته جعفری، علاوه بر کاهش ۲۰٪ در مجموع حوادث ناشی از کار، میزان حوادث منجر به فوت ۱۰٪، حوادث انسانی با پیامدهای شدید ۴۷٪ و آتش سوزی ۱۲٪ کاهش و نیز شاخص کلی ایمنی بندری در بنادر) شاخص جشنواره شهید رجایی) به میزان ۲۴٪ ارتقاء و بهبود وضعیت داشته و به عبارتی در مقایسه با سال گذشته، بنادری ایمن تر داشته ایم.

وی خاطر نشان کرد: ما در سازمان بنادر و دریانوردی به نتایج حاصله بسنده نکرده و به تداوم دست یافته های فوق و با انجام پیگیری ها و ممارست لازم در اجرای برنامه های مورد نظر با تمرکز بر افزایش ایمنی شرکتهای خصوصی فعال در بنادر طی سال جاری، سعی در بهینه سازی وضعیت موجود و ارتقاء کلی ایمنی بنادر داریم تا صاحبان کالا،خطوط کشتیرانی و کلیه ذینفعان تجاری، علاوه بر دریافت خدماتی مناسب و سریع، با اطمینان خاطر از سطح مطلوب ایمنی، بیش از گذشته بنادر کشور را برای تردد و تخلیه و بارگیری کالاهای خود انتخاب نمایند.