

مروارید سیاه ایرانی علیه آنیل تانزانایی، اقتصادسرا آمد گزارش می دهد

حرفه‌ای‌های ایرانی برای خارج سازی کشتی مغرقه مانیل پای کار آمدند



**امید متین** - دی ماه ۱۴۰۱ بود که خبر رسید کشتی کانتینر بر آنیل در حوالی اسکله عسלוیه غرق شده است. به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسرا آمد، این کشتی با طور ۱۳۰متر و وزن ۳۰۰۰تن متعلق به کشور تانزانیا است که ماه‌هاست زیر آب رفته و علاوه بر خسارت‌های زیست‌محیطی، مانع بهره‌برداری از بخشی از اسکله شده است و بیرون کشیدن آن از آب، کاری سخت اما ضروری است.

غرق کشتی تانزاناییی باعث کاهش کارایی اسکله شده است و حساسیت موضوع تا جایی رسید که موضوع در کمیسیون امنیت ملی هم مطرح شد. سنگینی و بزرگی کشتی مانع سختی است برای بیرون کشیدن آن و بازگشایی مجدد اسکله عسلویه و نیز تحریم ها، مانعی است برای شرکت‌های خارجی برای حضور در ایران و بیرون کشیدن کشتی از آب.

در این باره، جمعی از حرفه‌ای‌های تراز اول کشور در قاب شرکت مروارید سیاه اعلام آمادگی کرده و برای حذف کشتی غرق‌شده از اسکله عسلویه آستین همت بالا زده‌اند. مدیر این شرکت، یک پیشکسوت حرفه‌ای است که یک سر و گردن بالاتر از خارجی‌های مدعی است. افشین مقدم اکبری در غواصی و فعالیت‌های دریایی یک حرفه‌ای تمام عیار است و تیم مجربی در شرکت مروارید سیاه گرد هم آورده و کارهای متعدد و بزرگی در نجات، خدمات دریایی و بیرون کشیدن کشتی‌ها غرق شده داشته است.

مجتبی حسینی از فعالان دریایی در غواصی، پرورش ماهی سسی سن و تولیدکننده قفس‌های پرورش ماهی است، در مروارید سیاه سمت مشاوره دارد و شناخت خوبی از تیم نجات دارد که قرار است کشتی مانیل تانزاناییی را از دل آب بیرون بکشد. وی در باره افشین اکبری و تیمش می‌گوید: «حرفه‌ای و صمیمی» دو بال پرواز این گروه است که می‌تواند آن‌ها را در هر کاری در دریا موفق کند و بیرون کشیدن کشتی انیل هم برای آن‌ها امکان‌پذیر است و به زودی خبر حذف کشتی مانیل از اسکله عسلویه مخابره خواهد شد.

حسینی موفقیت در این کار را از نظر فنی و حرفه‌ای قطعی می‌داند و می‌گوید: مشروط به حمایت و پشتیبانی به موقع طبق برنامه، اجرای کار به طور منظم و بی‌وقفه پیش خواهد رفت و طبق برنامه به سرانجام خواهد رسید. آنیل ۳هزارتنی تانزاناییی در دی‌ماه سال گذشته به زیر آب رفت و امروز که کار بیرون کشیدن آن از آب شروع شده، حدود ۸ماه می‌گذرد. برای روزنامه اقتصاد سرا آمد جای سوال است که چرا تصمیم برای بیرون کشیدن یک لاشه کشتی ۸ماه‌هشت کشتی از آب، بسیار بالاست. به هر روی، برای اهالی شرکت مروارید سیاه، آرزوی سلامت و موفقیت داریم و امیدواریم به زودی خبر حذف کشتی آنیل از اسکله عسلویه را شنیده و مخابره کنیم.



گروه دانش دریا- بهروز آقایی-

کارشناس دریایی و بندری در مقاله‌ای تخصصی و کاملاً کاربردی در باره نقش شبکه ریلی در توسعه اقتصاددریایا به روزنامه دریایی اقتصادسرا آمد نوشت:

بنادر اهمیت زیادی در چرخه حمل و نقل و تسهیل واردات و صادرات دارند ازاین رو انطباق با تمام مدهای حمل و نقلی از عوامل اصلی زنجیره حمل و نقل خواهد بود و موجبات جابجایی و توزیع آسان کالا نه تنها در قلمرو داخلی، بلکه در بازارهای منطقه ای و جهانی فراهم خواهند کرد در فضای فعالیت لجستیک و حمل کالا و کانتینر تناسب کلیه اجزای حمل و نقل بسه عنوان زیر ساخت (ریل، جاده و بندر ....) با یکدیگر و تعامل ذینفعان در بهره مندی از زیرساخت از شروط اصلی و مهم در بهره وری زنجیره حمل و نقلی کشور می باشند. لذا مزیت‌ها و قابلیت‌های یک بندر موفق باید به گونه‌ای طراحی اجرا و مدیریت کشور می باشد. در زمینه ارتباطات حمل و نقل چندوجهی با تکیه بر دو قید اصلی «کاهش هزینه» و «مدیریت هزینه» فراهم گردد. امکان انتقال کالا به بیرون از دروازه های بندر با امکان بهره مندی از گونه های مختلف حمل و نقلی از جمله جاده، ریل و حمل هوایی تاثیر زیادی در افزایش ظرفیت پذیرش کالا و ارتقای بهره وری بنادر کشور را دارد. این موضوع مهم در زمینه حمل کالاهای اساسی مورد نیاز مردم از بنادر کشور دارای اهمیت بیشتری می باشد. مقایسه امکانات گونه های مختلف حمل و نقلی و امکانات هر کدام از آن ها با در نظر گرفتن سهم هر کدام از مدها در نقش آفرینی لجستیک و جابجایی کالای کشور به نظر می رسد بخش حمل و نقل هوایی و جاده‌ای کشور با چالش های زیادی از جمله فرسودگی ناوگان، بالا بودن میزان مصرف انرژی و نبود استانداردهای جهانی مواجه بوده و از همه مهمتر به دلیل حجم بالای تردد کامیون درون بنادر کشور، مشکلات عدیده ای همچون ترافیک، آلودگی و مصرف بالای سوخت در مسیر جابجایی کالا در بنادر کشور

از بنادر ایران تا بندر هامبورگ و بندر آنتورپ؛

## «اهمیت شبکه ریلی در توسعه اقتصاد دریایا به

ریلی خواهد شد.

اصلاح و توسعه زیرساخت‌های ریلی پیوسته در اسکله‌ها، محوطه‌ها، انبارها و سیلوها؛ با توجه به عدم واگذاری اپراتور ریلی در بنادر متاسفانه توسعه فیزیکی برای اتصال نقاط و محل‌هایی که در استانداردهای بنادر می‌بایست به ریل متصل گردند صورت نپذیرفته است که به عنوان اصلی‌ترین نقصان در پیشانی و شروع حمل و نقل ریلی است.

تأمین تجهیزات مدرن در سیستم‌های مانورینگ؛ عدم تأمین بودجه مورد نیاز نوسازی ناوگان ریلی درون و بیرون بندر و عدم واگذاری این بخش به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به عنوان یکی از گلوگاه‌های مانورینگ واگن در بنادر و مسیر مبدل گردیده است.

ایجاد مناطق ویژه اقتصادی و آزاد در طول مسیرهای ریلی پسکرانه بنادر؛ یکی از اصلی‌ترین معضلات در بهره‌گیری از سیستم ریلی برای انتقال انواع کالاها در مرکز کشور، فقدان سیلو، انبار و مخازن استراتژیک در طول مسیر ریلی درون کشور با ایجاد مناطق ویژه و یا آزاد خشک در مراکز بار باعث ارتقاء بهره‌گیری از شبکه ریلی برای انتقال کلیه تنوع‌های کالایی علی‌الخصوص کالاهای اساسی خواهد شد.

تأمین و استقرار سیستم‌های مکانیزمه و نوین تخلیه و بارگیری، اندازه‌گیری، پایش و توزین ریلی در مسیرهای ریلی محوطه‌ها، انبارها و مخازن بندری؛ مطمئناً با نصب و استقرار مکانیزم‌های نوین تخلیه و بارگیری، اندازه‌گیری، پایش و توزین ریلی در ترمینال‌های تخصصی، مسیرهای ریلی محوطه‌ها و انبارها موجب ارتقاء بهینه شاخص‌های عملیات ریلی من جمله امنیت، سرعت، هزینه و زمان خواهد شد.

تأمین و توسعه ناوگان باری متنوع؛ با توجه به اینکه مبادی ورودی و خروجی در کلیه رویه‌های گمرکی بنادر کشور محسوب می‌گردند لذا به همین دلیل حجم قابل ملاحظه‌ای از صادرات، واردات و ترانزیت کالاه‌ا در بنادر صورت می‌پذیرد متناسب سازی ناوگان باری با این حجم کالای یکی از ضروریاتی است که می‌بایست در دستورکار بارویه‌های ذکر شده قرار گیرد. به عنوان نمونه ظرفیت حمل بار واگن‌های باری متنوع در مسیر بنادر جنوبی کشور بین ۵۵ تا ۸۵ تن است و این مقدار ظرفیت با توجه به وزن و حجم کالای ورودی و خروجی بنادر کشور از جمله کالای معدنی مطمئناً در شاخص‌های رقابت‌پذیری مؤثر خواهد بود.

اولویت بخشی عملیات منظم حمل و نقل ریلی توسط راه آهن؛ یکی از قابلیت‌های حمل ریلی، تسریع در زمان انتقال کالاهاست که با تدوین طرح جامع بر مبنای اولویت بخشی عملیات منظم حمل و نقل ریلی در بنادر کشور عملاً از تطویل زمان انتقال مسافر و کالا که باعث نارضایتی ذی‌نفعان و صاحبان کالا جلوگیری خواهد نمود.

از دیگر موارد ارتقاء شاخص‌های عملیاتی در شبکه ریلی کشور، به درخواست از سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و سهم کردن کشورهای ذینفع در توسعه زیرساخت‌های راه آهن به عنوان یک اولویت اصلی و واگذاری تکمیل و توسعه در زیر ساخت‌های ریلی به بخش خصوصی با تدوین مدل اقتصادی بر مبنای تعهد بار به مسیرهای ریلی برای جذابیت در سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و روستاخت‌های ریلی می‌توان اشاره کرد.

بندر از بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر خط راه آهن تشکیل شده است.

با امعان نظر به اینکه قدمت اتصال برخی بنادر به شبکه ریلی کشور به بیش از ۹۰ سال می‌رسد متاسفانه توسعه زیرساخت‌های ریلی متناسب با بازار جهانی دریایی و کریدورهای بین‌المللی رشد ننموده و یک سری کمبودهای زیرساختی و روستاختی وجود دارد که باعث تحمیل هزینه و از دست دادن فرصت‌های ترانزیتی در بنادر و جغرافیای کریدوری کشور از نظر زمان و هزینه گردیده در همین راستا نیاز است که با اعمال تدابیر اقتصادی بر پایه دریامحور و سوق دادن اعتبارات و یا جذب بخش‌های خصوصی توسعه زیرساختی متناسب با مزیت‌ها و قابلیت‌های جغرافیایی بعنوان پیشران‌های توسعه صورت پذیرد.

اتصال بنادر اصلی به شبکه ریلی کشور؛ بهره‌مندی از کریدور شمال جنوب و توسعه ترانزیت کشور از این مسیر مستلزم اتصال بنادر به ریل و شبکه ریل سراسری است، که تاکنون بسیاری از بنادر کشور از جمله بندر چابهار به خط ریلی سراسری متصل نشده‌اند. و برای بنادر در حال طراحی از قبیل بندر مکران که هزینه هنگفتی در بر خواهد داشت، برنامه‌ای برای اتصال ریلی به شبکه سراسری پیش‌بینی نگردیده است.

توسعه زیرساخت‌های ریلی جهت ارتقاء سرعت مناسب ریل در حمل بار؛ به دلیل زیرساخت‌های غیر استاندارد، عدم دو خطه بودن بعضی خطوط ریلی و اولویت‌های بار و مسافر، زمان انتقال بار را نسبت به جاده بیشتر نموده و صاحبان کالا را به سمت حمل و نقل جاده‌ای سوق می‌دهد.

همسان سازی سیستم‌های ریلی کشور با کشورهای همسایه؛ یکی از مشکلات عمده در اتصال ریل کشور به کشورهای همسایه عدم همخوانی سیستم‌های ریلی و واگن‌ها با مکانیزم‌ها و سیستم ریلی آن کشورها است که باعث گردیده تجار، بازرگانسان و فورواردرها با وجود زیرساخت‌های نامطلوب و مخاطرات مربوطه همچنان از حمل و نقل جاده‌ای برای انتقال کالا تا مقاصد هدف بهره‌گیری نمایند.

اصلاح تعرفه‌ها با قابلیت رقابتی نمودن کریدورها در بخش داخلی و ترانزیتی؛ عدم وجود تعرفه بر مبنای واحد پولی یکسان و همچنین وجود تعرفه‌های بالا و گاه‌ا عدم قطعیت در آن‌ها از طریق طرفین موجبات فقدان بهره‌گیری از ریل را در کریدورهای ترانزیتی و داخلی بوجود آورده است. ایجاد فرآیندهای تسهیل گر گمرکی؛ از جمله عوامل عدم رغبت صاحبان کالا به استفاده از حمل و نقل ریلی در بنادر کشور، نبود نرم‌افزارهای کنترل گمرکی در ورود و خروج واگن و پیچیدگی فرآیندهای گمرکی در حوزه ریلی است. مطمئناً، با تسهیل گری و رفع مشکلات زیرساختی گمرکی سهولت در حمل و نقل ریلی ایجاد خواهد شد.

واگذاری اپراتور ریلی بنادر به بخش خصوصی؛ با توجه به علیرغم واگذاری اپراتورهای تخلیه و بارگیری دریایی و ... در محدوده بنادر، تاکنون اپراتورهای ریلی در همه بنادر دنیا استقرار گردیده‌اند ولی این واگذاری در حوزه ریل داخلی بنادر صورت نگرفته و باعث گردید در محدوده بندر توسعه فیزیکی مناسب، که موجب رضایت و خواستگاه بخش‌های سرمایه‌گذار بوده، ایجاد نگردد. لذا واگذاری اپراتور ریلی در بنادر ضمن کاهش سوانح مطمئناً باعث ارتقاء شاخص‌های

رصد ناوبالگردیر آمریکایی در تنگه هرمز توسط سپاه پاسداران

قاب دوربین



عکس: سجاد درویشی

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سرا آمد