

دریاپایه

بنادر

آغاز عملیات اجرایی فاز ۲ طرح احداث اسکله‌های رمپ بندر دیر

معاون فنی و مهندسی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: فاز ۲ طرح احداث اسکله‌های رمپ بندر دیر مشتمل بر اجرا یک پست اسکله ۲ هزار تنی و سه پست اسکله یکهزار تنی آغاز شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، عباس محمدصادقی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: فاز نخست ساخت اسکله‌های رمپ بندر دیر در قالب یک پست اسکله رمپ ۵۰۰ تنی و شش دلفین پهلوگیری به بهره برداری رسیده است.

وی افزود: تکمیل چهار پست اسکله‌های رمپ جدید بندر دیر با اعتبار ۵۵۰ میلیارد ریال عملیاتی شده است.

معاون فنی و مهندسی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تصریح کرد: با اتمام فاز دوم ، ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر دیر به پنج هزار تن افزایش پیدا می‌کند.

محمدصادقی ادامه داد: با توسعه زیر ساخت های بندر دیر علاوه بر بهبود وضعیت پهلوگیری شناورهای تجاری و سستی رونق اقتصادی بیش از پیش این بندر محقق می شود.

وی اظهار کرد: بندر دیر در چند سال اخیر به عنوان یکی از کانون‌های صادرات به کشور قطر بوده که بدون تردید با بهره بردای از پنج پست اسکله رمپ در این حوزه نیز رشد قابل توجهی حاصل خواهد شد. محمدصادقی افزود: در جنوب استان بوشهر به موازات بندر دیر، در بندر کنگان طرح های زیرساختی در دست اجرا است.

موافقت وزارت بهداشت با تأسیس مرکز

تحقیقات گیاهان دارویی دریایی در چابهار

موافقت اصولی با تأسیس مرکز تحقیقات گیاهان دارویی دریایی در دانشکده علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی چابهار توسط وزارت بهداشت دریافت شد.

به گزار ش اقتصادسراسرآمد، دکتر ایرج ضاربان سرپرست دانشکده علوم پزشکی چابهار در گفت و گو با ایسنا- با اعلام این خبر گفت: فرآیند اخذ مجوز مراکز تحقیقات در کشور مانند تأسیس دانشکده و دانشگاه‌های علوم پزشکی نیازمند موافقت شورای گسترش است و خوشبختانه در کمتر از یکسال از عمر دانشکده علوم پزشکی چابهار مجوز تأسیس مرکز تحقیقات گیاهان دارویی دریایی در چابهار اخذ و از سوی دکتر عین‌الهی وزیر محترم بهداشت، درمان و آموزش پزشکی ابلاغ شد.

وی ادامه داد: طی مذاکراتی که در ابتدای راه اندازی دانشکده با وزیر محترم بهداشت صورت گرفت موافقت اولیه راه اندازی این مرکز اخذ شد و هم اکنون فاز مطالعاتی شناسایی خواص گیاهان دارویی دریایی و ساحلی در حال انجام است و هدف نهایی ما استخراج مواد ضد سرطان از گیاهان دارویی دریایی و ساحلی است.

بررسی مشکلات اجرای الزامات کنوانسیون

کار دریایی در بنادر عسلویه

مدیر بنادر و دریانوردی عسلویه گفت: نشست بررسی مشکلات اجرای الزامات کنوانسیون کار دریایی (MLC) با حضور نمایندگان اداره کل امور دریانوردان و سازمان های تخصصی بین المللی در محل مدیریت بنادر و دریانوردی عسلویه بر گزار شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عمران مرادپور در این باره توضیح داد: در نشست یاد شده علاوه بر تشریح کامل وظایف و محدوده منطقه و یژه اقتصادی انرژی پارس، نقش بنادر، مناطق دریایی و لنگرگاه ها و اسکله های مورد تردد کشتی های ایرانی و خارجی، معضلات و راهکارهای اجرایی پیاده سازی الزامات کنوانسیون کار دریایی ارائه شد.

مرادپور ادامه داد: در این نشست همچنین میزان و شرایط همکاری نمایندگان مراجع و ارگان های زیربند در پیشبرد اهداف کنوانسیون، حضور اتباع خارجی بر روی شناور های ایرانی، وضعیت حقوق و دستمزد، شرایط قراردادی خدمه شناورها و امکانات و تسهیلات رفاهی مناسب جهت دریانوردان بررسی و راه کارهای اجرایی نیز بررسی شد.

به گفته مرادپور، در این نشست همچنین راهکارهایی برای پیشبرد هر چه بهتر قوانین کنوانسیون کار ارائه شده است.

گفتنی است، قانون الحاق به مقاله نامه کار دریایی مصوب سازمان بین المللی کار (ILO) که در سال ۱۳۸۹ در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید، از سال ۱۳۹۴ برای شناور های تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران لازم الاجرا شده است.



شود. استفاده از منابع انرژی موجود در آب مثل نفت هم فعلاً ادامه دارد و آلودگی شدید ناشی از استخراج را به فضای آب‌های زمین تحمیل می‌کند.

با این تفاسیر، یکی از راه‌حل‌هایی که دانشمندان برای این مسئله دارند این است که از اطلاعات بهتری برای تحلیل وضعیت آب‌های جهان و استفاده تجاری از آنها به دست بیاید؛ اطلاعاتی که بتواند اهداف اقتصاد آبی پایدار را تأمین کند. از این لحاظ، پیشرفت تکنولوژی می‌تواند دست‌بالا در خصوص اقیانوس‌ها را به انسان بدهد. اطلاعات ماهواره‌ای دقیقی از تحولات در اقیانوس‌ها، استفاده از هواپیماهای بی‌سرنشین برای جمع‌آوری اطلاعات و تحت نظر داشتن دائمی وضعیت آب‌های جهان برای ردیابی تحولات هشداردهنده زیست‌محیطی از جمله راهکارهایی است که برای بهبود استفاده انسان از اقیانوس‌ها و دریاها ارائه شده است.

با این حال، یک مسئله را نباید فراموش کرد: مدیریت اقیانوس‌ها و دریاهای جهان دارد بسیار بیشتر از گذشته سیاسی می‌شود و بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی بیشتری به آن وارد می‌شوند. این مسئله باعث ایجاد مانع در تدوین یا اصلاح قوانین آبی جهان می‌شود چون سطح تعهدات و نیز حساسیت‌های استراتژیک کشورهای مختلف با هم به شدت تفاوت دارد و حتی بر اساس اوضاع امروز جهان می‌توان پیش‌بینی کرد که این تفاوت‌ها در آینده بیشتر هم بشوند. با این اوصاف، اقتصاد آبی و آینده آبی همراه با آن هدفی است که تحققش دشوار است اما کنار گذاشتن آن قدر برای آینده بشر خطرناک است که اصلاً نباید فکرش را هم کرد.

در این مسیر ایران نیز برای توسعه متوازن، بهره‌گیری از ظرفیت‌های طبیعی و ژئوپلیتیک خود، و همچنین استفاده از ظرفیتی که به‌واسطه جایگاه جغرافیایی کشور در اختیار قرار گرفته، ملزم به توسعه دریایی و دسترسی و بهره‌برداری بیشتر از اقیانوس است.

مقتضیات صنعت کشتیرانی یا شیلات یا صنایع دریایی دیگر پرداخت، بلکه برای زنده‌نگه‌داشتن آب‌های زمین و تداوم استفاده ما از آنها، باید شیوه جامع‌تری برای توجه به اقتصاد آبی داشته باشیم و این خودش چالش بزرگی است.

ایران بی بهره از شهرهای اقیانوسی

مصطفی مدنی، کارشناس و پژوهشگر اقیانوسشناسی به اقتصادسراسرآمد، گفت: ایران به‌رغم بهره‌مندی از چند هزار کیلومتر مرز دریایی بالاختص در جنوب کشور که از طریق دریای عمان ایران را به اقیانوس هند متصل می‌کند، توسعه چشمگیری در حوزه دریا و اقیانوس نداشته است. وی با اشاره به این مهم که شاهد آنکه به‌رغم آنکه بخش بزرگی از جمعیت جهان در حاشیه دریاها زندگی می‌کنند، افزود: نزدیک به ۹۰درصد حمل و نقل کالا در جهان از طریق دریا صورت می‌گیرد و مهم‌ترین شهرهای جهان در حاشیه یا نزدیک به دریاها و اقیانوس‌ها ساخته شده‌اند، هیچ یک از شهرهای مهم ایران به استثنای بندرعباس و شرایط خاص بندری آن در حاشیه خلیج فارس یا دریای خزر قرار نگرفته و مرکز تجمع جمعیت نیستند.

او اعتقاد دارد که بیم آن می‌رود که این روند که به دلایل ساختاری یا نوع سیاستگذاری‌ها شکل یافته، گماکان ادامه پیدا کند. این همه در حالی است که یکی از بزرگ‌ترین مراکز تجاری منطقه جنوب غرب آسیا امروز در نزدیکی ایران و در امارات متحده عربی شکل گرفته و کاملاً از ظرفیت‌های دریایی و اقیانوسی استفاده کرده است.

اقتصاد پایدار اقیانوس‌ها چطور می‌تواند شکل بگیرد؟

وی در پاسخ به این پرسش که اما در این میان، اقتصاد پایدار اقیانوس‌ها چطور می‌تواند شکل بگیرد؟ گفت: واقعیت این است که بخش اعظم تجارت بین‌الملل دارد از طریق آب‌ها صورت می‌گیرد و بعید است که به این زودی‌ها راهی برای کاهش تأثیر آن روی اقیانوس‌ها پیدا

بررسی «روزنامه دریایی سرآمد»

از سهم ایران از اقتصاد اقیانوسی؛

نبود سیاستگذاری ملی در بهره‌گیری از اقیانوس‌ها

گروه اقتصادی-ایرج گلشنی -مسئله اصلی در اقتصاد آبی این است که چطور و چقدر می‌توان از طریق توسعه صنعتی سنتی و نوظهور از اقیانوس‌ها سود برد اما در عین حال به پایداری محیط زیست و نیازهای جوامع محلی هم پاسخ مناسب داد؛ آن هم در شرایطی که کشتی‌های هوشمند، فعالیت‌های دریایی دیجیتال و صدها تکنولوژی جدید دارند هرروز بیشتر روی آب‌ها متمرکز می‌شوند.بقای ایران و مردم ما به سلامت دریاها وابسته است. به همین جهت است که الگوی درست تصمیم‌گیری در مورد اقتصاد آبی باید حول سه محور بچرخد؛ یعنی نیازهای اقتصادی، اجتماعی و محیط زیستی را برآورده کند. حوزه علم اقتصاد آبی در یک دهه اخیر برای گوش‌ها کمی آشنا شده. این اصطلاح که از اقتصاد سبز الهام گرفته شده، به استفاده پایدار از اقیانوس‌ها و جانوران دریایی برمی‌گردد که البته منشأ مناقشات زیادی هم هست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، از آنجا که زمین به دلیل جمعیت زیاد شاهد کاهش منابع و ذخایر خود است، انسان‌ها دارند هرچه بیشتر به آب‌ها هجوم می‌برند و منابع اقیانوسی حالا در معرض خطر قرار دارند. همچنین فعالیت‌های بشر که در طی سسالیان دراز تأثیر خود را روی اقیانوسها نشان نداده بود، حالا به وضوح دارد نابودی آب‌ها را رقم می‌زند. تأثیر گرمایش زمین، اسیدی شدن آب‌ها، ماهی‌گیری بیش از اندازه، آلودگی آب و مسائل دیگر دارند آب‌های زمین را نابود می‌کنند. این در حالی است که اقیانوس‌ها و دریاها محل زندگی میلیون‌ها گونه زنده هستند و بیش از نیمی از اکسیژنی که تنفس می‌کنیم و نیز غذای بیش از یک میلیارد نفر از مردم جهان نیز از این طریق تأمین می‌شود. ادامه حیات جامعه بشر به سلامت اقیانوسی وابسته است به همین جهت است که الگوی درست تصمیم‌گیری در مورد اقتصاد آبی باید حول سه محور بچرخد؛ یعنی نیازهای اقتصادی، اجتماعی و محیط زیستی را برآورده کند. به گفته میشال ویر از مرکز ملی امنیت منابع اقیانوس استرالیا دیگر در جهان امروزی نمی‌توان به صورت مجزا به

معاون اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان:

۷۰هزار تن گندم در بندر شهید رجایی تخلیه شد



معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: یک فروند کشتی حامل حدود ۷۰هزار تن گندم در بندر شهید رجایی در حال تخلیه است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، روح‌الله شاعلیا جاری اعلام کرد: با توجه به اهمیت کالا و تسریع در پهلودهی و تخلیه کالا، یک فروند کشتی حامل ۷۰هزار تنی گندم۲۶اردیبهشت ماه در اسکله ۱۵ بندر شهید رجایی پهلودهی شد. وی ادامه داد: این محموله گندم در حال انتقال به انبارهای داخلی بندر شهید رجایی است.

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگانافزود: فروردين ماه امسال به اتمام می‌رسد. به گفته شاعلیا معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان به منظور تسریع در کار تخلیه و حداکثر نرم بارگیری این محموله کالای اساسی، سه دستگاه مکنده شامل دو دستگاه مکنده ۳۰۰ و یک‌دستگاه ۶۰۰ تنی بر ساعت درنظر گرفته شده است. معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگانافزود: فروردين ماه امسال نیز یک فروند کشتی حامل ۴۳ هزار و ۲۵۱ تن روغن خوراکی در بندر شهید رجایی پهلودهی شد. گفتنی است؛ سال گذشته (۱۴۰۲) یک میلیون و ۱۹۸هزار و ۷۷۸تن انواع کالای اساسی اعم از روغن خوراکی، غلات، کودهای شیمیایی و نهاده‌های دامی در بندر شهید رجایی تخلیه شد که از این میزان یک میلیون و ۵۵۶ هزار و ۱۲ تن گندم و ۲۵۶هزار و ۳۴۸تن روغن بود.

در مجموع سال گذشته ۲۷ فروند کشتی کالای اساسی حامل گندم، روغن، برنج، ذرت، شکر، جو، خمیر کاغذ و کود شیمیایی در بندر شهید رجایی پهلودهی شد.

بندر شهید رجایی یکی از مهم‌ترین مبادی ورودی کالای اساسی کشور محسوب می‌شود که درحال حاضر دارای ۱۸ باب انبار مسقف با ظرفیت بیش از ۳۵۰هزار تن، ۶پست اسکله و یژه کالای اساسی و همچنین تعداد سه پایانه نگهداری فرآورده‌های روغن خوراکی به ظرفیت ۳۷۰هزار تن است.

حضور آنلاین نمایندگان ایران در یکصدو هشتمین اجلاس بین المللی کمیته ایمنی دریانوردی

سکوت یک دقیقه‌ای اعضای «آی‌مو» برای شهادت رئیس جمهوری ایران

یکصد و هشتمین اجلاس کمیته ایمنی دریانوردی در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در مقر اصلی این در لندن برگزار شد که نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی به صورت آنلاین در جلسه حضور داشتند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، اله مراد عقیفی پور در این اجلاس به موضوع های ایمنی و امنیت دریانوردی، تدوین قوانین و مقررات کشتی‌های بدون سرنشین و لزوم چارچوب قانونمند برای کاهش گازهای گلخانه‌ای پرداخت.

اله مراد عقیفی پور سرپرست اداره کل امور دریایی و رئیس کمیته داخلی ایمنی دریانوردی همچنین با تأکید بر بهبود راهنمای مدیریت ریسک سایبری، گزارشی از ایمنی شناورهای مسافربری آب های داخلی ارائه کرد.

سرپرست اداره کل امور دریایی تأکید کرد: به رغم تخصصی بودن ساختار و وظایف سازمان بین‌المللی دریانوردی و اجتناب از ملاحظات سیاسی، برخی کشورها، از جمله آمریکا، به هنگام بررسی اسناد امنیت دریانوردی با ایرادهای غیر تخصصی سعی در به حاشیه کشاندن اجلاس داشتند که با ارایه بنیایه نمایندگان و تدبیر در خور توجه رییس جلسه، رفع اثر شد.

گفتنی است، در پی مقارن شدن برگزاری اجلاس با شهادت رئیس جمهوری، این مراسم با یک دقیقه سکوت آغاز شد. در جلسه اختتامیه اجلاس نیز دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی با حضور در اجلاس کمیته ایمنی دریانوردی و ارایه سخنرانی، مراتب تسلیت رسمی سازمان مذکور را خطاب به ملت و دولت جمهوری اسلامی ایران ابلاغ کرد.