سرآمد اقتصاد
سه‌شنبه-۲۲ خرداد۱۴۰۳-سال هشتم-شماره ۱۹۴۰

بنادر

کانال دسترسی جدید بندر نوشهر به بهره برداری رسید

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: با تلاش شـــبانه روزی در پی بروز کاهش تراز آب دریای خزر، فاز اول کانال دسترسی جدید بندر نوشهر به بهره برداری رسید.
به گزارش اقتصادسرآمد، سعید کیا کجوری با اشاره به ورود کشتی تجاری از کانال دسترسی جدید بندر نوشهر، اظهار کرد: یکی از چالش‌های بنادر شمالی کشور از جمله بندر نوشهر در سال های اخیر کاهش تراز آب دریای خزر است که ورود و خروج کشتی‌های تجاری به این بنادر را با مشکل مواجه کرده است.
وی افزود: علاوه بر موضوع لایروبی، ورود و خروج آسان کشـــتی های تجاری به بندر به عنوان مهم‌ترین دغدغه و اولویت در دستور کار قرار گرفت که خوشبختانه با تلاش های شبانه روزی، کانال دسترسی جدید بندر نوشهر مورد بهره برداری قرار گرفت.
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران ابراز امیدواری کرد: با بهره برداری از کانال دسترسی جدید بندر نوشهر و افزایش ورود و خروج کشتی ها، شاهد بهره گیری بیش از پیش ذینفعان حوزه های دریایی و بندری، سرمایه گذاران، مالکان کشتی های تجاری و صاحبان کالا از ظرفیت های بالقوه منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر در حوزه صادرات و واردات باشیم.

به کار گیری شیوه های مدرن آمادگی جسمانی آتش نشانان در بنادر کشور

مدیر ایمنی، بهداشـــت و محیط زیست ســـازمان بنادر و دریانوردی، با بیان اینکه آمادگی جســـمانی آتش نشانان بنادر در هرشرایطی باید در سطح قابل قبول باشد، از تغییر نگرش و تجدید نظر در روش های سنتی و قدیمی آمادگی جسمانی آتش نشانان بنادر و در دستورکار بودن شیوه های مدرن آمادگی جسمانی آتش نشـــانان بنادر، طی یک سال گذشته، خبر داد.
به گزارش اقتصادسرآمد، عبداله جعفری با بیان این مطلب اظهار داشت: در این راســـتا و در فاز اول، ضمن برگزاری دوره تخصصی تئوری و عملیاتی تربیت مربی ورزشـــی آتش نشانان بنادر با حضور اساتید دانشگاه شهید بهشتی و انجمن تخصصی آتش نشانان کشور، نسبت به تربیت تعداد ۳۵ مربی ورزشی از بدنه آتش نشانی بنادر کشور اقدام شد.
جعفری افزود: مربیان مذکور، بااستفاده از شیوه های مدرن مطابق با استانداردهای بین المللی، هم اکنون در کلیه بنادر تمرینات ورزشی آتش نشانان را هدایت می کنند.
مدیر ایمنی، بهداشـــت و محیط زیست ســـازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: در فـــاز دوم و به جهت تداوم حفظ آمادگی جسمانی آتش نشانان بنادر، نسبت به برنامه ریزی و برگزاری مسابقات آتش نشانان در سطح مسابقات ملی و بین المللی اقدام شد.
جعفری اضافه کرد: در این راســـتا اولین دوره مســـابقات مذکور با حضـــور تیم‌های منتخب از آتش نشـــانان بنادر شمالی، بنادر جنوب شرق، بنادر جنوب غرب و با حضور تیم‌های استانی از صنایع همجوار اسفند ماه ۱۴۰۲ به میزبانی بندر بوشهر برگزار شد.
وی اعلام کرد: در این راســـتا و به جهـــت حفظ آمادگی جسمانی آتش نشانان بنادر کشور و نیز تداوم روند مثبت حاصله از برگزاری مســـابقات مذکور، ۳۰ خرداد ماه سال جاری و به میزبانی بندر امیر آباد، مسابقات عملیاتی ورزشی مذکور پیگیری خواهد شد.

نجات جان ۴ صیاد در منطقه دریایی تنب بزرگ و کوچک

چهار صیاد در منطقه دریایـــی تنب بزرگ و کوچک که در خطر غرق شدن قرار داشتند توسط شـــناور همیار ناجی مســـتقر در غرب هرمزگان نجات یافتند و به ســـلامت به خشکی رسیدند.
به گزارش اقتصادسرآمد، اسماعیل مکی‌زاده اظهار کرد: یک فروند قایق صیادی از بندر گشوئیه برای صیادی عازم خلیج فارس شده بودند در محدوده دریایی جزایر تنب بزرگ و کوچک دچار سانحه شده بود.
وی افزود: مطابق گفته ناخدای این شناور، شب هنگام قایق پس از برخورد به جسم سخت که احتمالاً بشکه بوده دچار شکستگی و خطر غرق شدن قرار گرفته که بلافاصله با مرکز جستجو و نجات دریایی تماس می گیرند مرکز نیز بلافاصله با اعلام این خبر به همیار ناجی (آقای شجاعی) عملیات نجات این صیادان را آغاز می کند.
معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: همیار ناجی بلافاصله به محل اعزام و این افراد که در خطر غرق شدن قرار داشتند را نجات می دهد و آنها را به سلامت به خشکی می رساند.
وی تصریح کرد: همیار ناجی شـــامل تشکل های بومی از حمله صیـــادان و ناخداها دوره دیده هســـتند که آموزش کامل جستجو و نجات را فرا گرفته‌اند، این همیاران ناجی در سراسر نوار ساحلی حضور دارند و در شرایط اضطرار و خاص که به شناورهای ناجی و جستجو دسترسی وجود ندارد از این همیاران ناجی استفاده می شود

ضرورت انتقال صنایع آلاینده به سواحل جنوب کشور؛

نبود حمل‌ونقل ریلی مانع بزرگ انتقال صنایع به سواحل جنوبی

گروه توسعه دریایی - محمدحسین سیف اللهی مقدم - سال‌هاست در کشـــور ما درباره مزیت‌های انتقال صنایع به سواحل جنوبی کشور از جمله سواحل مکران بحث و گفت و گو می‌شود اما اقدامات عملی در این بخش چندان قابل توجه نبوده اســـت.علی‌رغم همه مزیت‌هایی که انتقال صنایع به خصوص صنایع آب‌بر و آلاینده به ســـواحل جنوبی عاید کشور می‌کند، این‌که چرا این مهم تاکنون محقق نشده دلایل متعددی می‌توان بر شمرد اما نبود شبکه ریلی مناسب و عدم توسعه حمل‌ونقل ریلی بار یکی از مهم‌ترین دلایل آن است.
سیدطه‌حسین مدنی رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند درباره عدم توسعه حمل‌ونقل ریلی و در نتیجه وجود مانع بر سر راه انتقال صنایع به سواحل جنوبی کشور نوشت: انتقال صنایع آلاینده و آب‌بر مانند صنایع فولادی که عمدتاً در مرکز کشور قرار گرفته‌اند موضوعی است که حتماً در صورت تحقق پیش نیازهای آن، مورد اســـتقبال این صنایع هم قرار خواهد گرفت؛ اما نبود یکی از مهم‌ترین پیش نیازها یعنی توسعه خطوط ریلی به سمت سواحل اقیانوسی در جنوب کشور، مانعی بزرگ برای اجرای آن محسوب می‌شود.
متأسفانه علی‌رغم مزیت‌های بسیار بالای حمل‌ونقل ریلی و تأکید اسناد بالادستی بر جابجایی هرچه بیشتر بار کشور توسط شبکه ریلی، اما به دلیل غفلت‌هایی که در طول این سال‌ها وجود داشته است، همچنان با اهداف فاصله زیادی وجود دارد.
به عنوان نمونه طبق بند «ب» از ماده ۵۷ برنامه ششم توسعه قرار بود تا پایان این برنامه، ۳۰ درصد از بار کشور توسط شبکه ریلی جابجا شود اما به دلیل نبود سند جامع حمل‌ونقل، حیف و میل منابع کشور در خطوط ریلی بدون اولویت و بی‌استفاده، مشکلات ساختار حکمرانی راه‌آهن، ضعف بخش خصوصی، مشـــکلات عمیق در نیروی کشـــش ریلی و فقدان شـــفافیت در بخش حمل‌ونقل بار این هدف‌گذاری از ۸ درصد فراتر نرفت!

تاوقتی بیشتر بار کشور در جاده‌ها جابجا می‌شود انتقال صنایع به سواحل جنوبی مقرون به صرفه نیست

صنایع مستقر در مناطق مرکزی کشـــور که برای انتقال آن‌ها به سواحل جنوبی همیشه بحث وجود داشته، معتقدند در شرایط فعلی که بیش از ۹۰ درصد بار کشور در جاده‌ها جابجا می‌شود، انتقال زیرساخت‌های آن‌ها به سواحل جنوبی به دلیل هزینه بالای حمل‌ونقل جاده‌ای مقرون به صرفه نیست. بنابراین اگر زمینه‌ها برای تحقق هدف‌گذاری برنامه ششم فراهم شده بود، پیش نیازهای انتقال صنایع آلاینده و آب‌بر به سواحل جنوبی هم رفته‌رفته فراهم می‌شد.
عدم تحقق هدف‌گذاری‌های برنامه ششم و ادامه مانع بزرگ حمل‌ونقل برای انتقال این صنایع به سواحل جنوبی در حالی است که سال‌ها فعالیت آن‌ها، مناطق مرکزی کشور مانند اصفهان، اراک، یزد، اردکان و ... را با بحران آب و آلودگی شدید درگیر کرده است.

استقرار صنایع فولادی در سواحل جنوبی می‌تواند هزینه تولید فولاد را به یک چهارم کاهش دهد

یکی از مهمترین گزینه‌ها برای انتقال صنایع و حل مسأله آب و آلودگی آن صنایع، سواحل مکران حد فاصل جاسک تا چابهار است. با توسعه حمل‌ونقل ریلـــی و در نتیجه جانمایی صنایع آب‌بر در این ســـواحل، می‌توان هزینه تولید فولاد را حتی به یک‌چهارم میزان فعلی و آلودگی جابجایی مواد اولیه را به یک دهم وضعیت کنونی کاهش داد.
این موارد با بررسی فاصله میان معادن سنگ آهن تا صنایع فولاد، مقایسه میان مصرف سوخت حمل جاده‌ای و ریلی و لحاظ کردن هزینه انتقال آب مورد نیاز این صنایع از جنوب به مرکز قابل اثبات است.
اول این‌که فاصله میان تمام معادن ســـنگ آهن با صنایع فولادی مانند فاصله معادن گل گهر تا فولاد مبارکه در حد ۶۰۰ کیلومتر است. بنابراین برای ارسال سنگ آهن از سیرجان به اصفهان باید ۶۰۰ کیلومتر مسافت طی شود. با در نظر گرفتن این ناگزیری طی مسافت، پس بهتر است این جابجایی بر روی ریل و به جای مرکز به ســـمت سواحل جنوبی انجام شود تا از مراکز جمعیتی مانند کرمان و اصفهان هم عبور نکند.
موضوع دوم هزینه‌های آلودگی هواست که استقرار صنایع در سواحل جنوبی و انتقال ریلی مواد اولیه مورد نیـــاز آن‌ها می‌تواند تا حد زیادی این هزینه‌ها را کاهش دهد. به بیان دقیق‌تر، اگر یک کامیون سنگ آهن از سیرجان به سمت مبارکه حرکت کند در طول مسیر، به ازای هر یک تن بار ۱۰۰ کیلوگرم دی‌اکسید کربن منتشر می‌کند اما اگر این جابجایی بر روی ریل انجام شـــود به ازای هر تن بار فقط ۱۰ کیلوگرم دی‌اکسید کربن خواهیم داشت.

کامیون‌های حمل سنگ آهن سالی سه میلیون تن دی‌اکسیدکربن اضافه تولید می‌کنند

با در نظر گرفتن اینکه طبق آمار ایمیدرو سالانه در کشور ۵۰ میلیون تن کنسانتره سنگ آهن تولید می‌شـــود؛ اگر این میزان سنگ آهن به طور میانگین ۴۰۰ کیلومتر توسط کامیون‌ها جابجا شود در مقایسه با جابجایی ریلی، ۳میلیون تن دی‌اکســـید کربن اضافه در هوای کشور رها خواهد شد. این مسأله هزینه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی زیادی به کشور تحمیل کرده است.
با در نظر گرفتن این موارد و هزینه‌ای که انتقال آب از جنوب به مرکز در بر دارد؛ می‌توان به کاهش هزینه تولید فولاد به یک چهارم در صورت حمل ریلی به سمت سواحل جنوبی رسید.
ضمن این‌که مصرف ســـوخت در حمل‌ونقل ریلی نسبت به جاده‌ای تقریباً یک دهم اســـت و تحقق هدف ۳۰ درصدی برنامه ششم توسعه برای حمل‌ونقل ریلی به عنوان یکی از پیـــش نیازهای انتقال صنایع به جنوب کشور می‌توانست مصرف گازوئیل را تا ۱.۸ میلیارد لیتر و انتشار دی‌اکســـید کربن را تا ۴.۷ میلیون تن کاهش دهد کـــه این هم فرصت ارزآوری صادرات گازوئیل را فراهم می‌کرد و هم از هزینه‌های زیست محیطی ناشی از آلودگی هوا می‌کاست.

> علی‌رغم مزیت‌های بسیار بالای حمل‌ونقل ریلی و تأکید اسناد بالادستی بر جابجایی هرچه بیشتر بار کشور توسط شبکه ریلی، اما به دلیل غفلت‌هایی که در طول این سال‌ها وجود داشته است، همچنان با اهداف فاصله زیادی وجود دارد

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر خبرداد:

پایش سه میدان نفتی در آب‌های خلیج فارس ۸۰ مایلی بندر بوشهر

مدیرکل بنادر و دریانوردی اســـتان بوشهر گفت: پایش سه میدان نفتی در آب‌های خلیج فارس در ۸۰ مایلی بندر بوشهر با استفاده از ظرفیت شناور تخصصی و پیشـــرفته «دریاپاک یک» با موفقیت انجام شد.
به گزارش اقتصادســـرآمد، محمد شکیبی‌نســـب اظهار کرد: پایش انجام شده در محدوده‌ای به وســـعت هفت مایل در هفت مایل و در میدان‌های نفتی «ابوذر»، «سروش» و «نوروز» انجام شده که براساس نتایج حاصله در نخستین پایش هیچگونه آلودگی دریایی در این منطقه مشاهده نشده است.وی بیان کرد: این پایش شناور توسط شماری از کارشناسان مقابله با آلودگی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر انجام شده است.
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تصریح کرد: شناور «دریاپاک یک» در راستای وظیفه حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی در حیطه مقابله با آلودگی دریا و حفظ محیط زیست دریا، گامی بزرگ برای مقابله با آلودگی محیط زیست دریایی محسوب می‌شود.شکیبی نسب ادامه داد: این شناور به عنوان تنها و تخصصی‌ترین شناور مقابله با آلودگی دریایی در منطقه خلیج فارس می‌تواند نقش موثری در حفاظت از محیط زیست دریایی و تامین ایمنی دریانوردی بردارد.
وی افزود: شناور «دریاپاک یک» با قابلیت دریانوردی بالا قادر است در شرایط مختلف دریایی از جمله امداد و نجات و اطفا حریق وارد عمل شود.شکیبی نسب یادآور شد: شناور دریاپاک یک با طول ۵۵.۵، آبخور چهار و عرض ۱۳ متر مجهز به سیستم رانش دیزل الکترونیک بوده و قادر است با سرعت ۱۶ گره دریایی برای عملیات‌های ساحلی و فراساحلی خلیج فارس در زمینه پاک‌سازی و مقابله با آلودگی نفتی در دریا فعالیت کند.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر ادامه داد: این شناور همچنین برخوردار از سیستم جمع آوری، جداسازی، ذخیره و حمل مواد نفتی تخلیه شده در دریا است.وی اظهار کرد: شناور دریاپاک یک مجهز به ۳۵۰متربوم دریایی برای هدایت و محاصره لکه‌های نفتی، سیســـتم پایش «دیس پرســـنت» یا مواد زایل کننده نفتی، بازوهای هدایت لکه‌های نفتی به اسکیمرهای کارگذاشته در شناور، انواع اسکیم‌ها، پمپ انتقال مواد نفتی و مخزن ۵۵۰ متر مکعبی ذخیره است.

با امضای تفاهم‌نامه همکاری سه جانبه در سازمان منطقه آزاد چابهار؛

کنسرسیوم لجستیک شرق در چابهار تاسیس می‌شود

ســـازمان منطقه آزاد چابهار، دبیرخانه شـــورای عالی صنایع دریایی کشور و کنسرسیوم لجستیک شرق تفاهم نامه همکاری سه جانبه امضا کردند.
به گزارش اقتصادســـرآمد، حمیرا ریگی به ایرنا اظهارکرد: این تفاهم نامه سه جانبه با هدف اســـتفاده از توانمندی های مشترک برای توسعه ظرفیت های اقتصاد دریا محور در زمینه بهره مندی از تمام ظرفیت ها و توانمندی ها در حوزه صنایع دریایی و در راستای سیاست های ابلاغی رهبر معظم انقلاب امضا شده است.
حمیرا ریگی رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل ازسازمان منطقه آزاد چابهار افزود: پس آماده شدن این تفاهم‌نامه بین سازمان منطقه آزاد چابهار و دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور به نمایندگی محمد مهدی سالاری به عنوان مشاور وزیر صمت در امور دریایی و رئیس دبیرخانه و کنسرسیوم لجستیک شرق(در شرف تأسیس) به نمایندگی مسعود دانشمند به عنوان رئیس هیأت مدیره در خصوص شاهراه بازرگانی-لجستیکی شرق(کریدور شمال-جنوب) منعقد شد.
وی تصریح کرد: تفاهم نامه مذکور با هدف توسعه همکاری و ایجاد هم افزایی جهت تسهیل و تسریع در امور اداری و اجرائی در راستای ثبت شرکت‌های کنسرسیوم لجستیک شرق، شرکت بین المللی حمل و نقل لجستیک شرق، شرکت بین‌المللی بندر خشک سیستان (زاهدان)، شرکت سرمایه‌گذاری لجستیک شرق و شرکت خدمات کشتیرانی و خط کانتینری آبان است.
رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل ازسازمان منطقه آزاد چابهار گفت: همچنین در زمینه های دیگر شامل اخذ مجوزات لازم و تسریع در تأمین منابع مالی از طریق نهادهای مالی داخلی و خارجی و جذب سرمایه گذاران داخلی و خارجی، بهره مندی از امکانات و زیر ساخت‌های موجود در بنادر چابهار، مشارکت در ساخت و بهره برداری از شهر لجستیک چابهار، واردات ناوگان حمل‌ونقل جاده ای از طریق منطقه آزاد چابهار، تسهیل در حضور ســـرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، بهره مندی از ظرفیت های منطقه آزاد چابهار جهت ساخت کانتینر و کشتی و تسهیل در دسترسی به بنادر آفریقایی و آمریکای لاتین از طریق منطقه آزاد چابهار بوده که در پنج ماده و برای مدت پنج سال به امضا رسید.

خبر

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها سازمان حفاظت محیط زیست:

ساخت آبراه شمال-جنوب اراده ملی می‌خواهد

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها سازمان حفاظت محیط زیست توضیحاتی درباره ساخت آب راه از دریای خزر به خلیج فارس ارائه داد.
به گزارش اقتصادسرآمد، مجتبی ذوالجودی درباره طرح اتصال دریای خزر به خلیج فارس و دریای عمان که از آن به عنوان ایرانرود و یا طرح آبراه شمال و جنوب یاد می‌شود و اینکه طرح چه مزایا و معایبی دارد؟ گفت: ساخت آب راه برای خزر و خلیج فارس و عمان در حد یک پیشنهاد است و یک پروژه بسیار سختی است که هم مزایا و هم معایب دارد.وی با اشاره به اینکه ما قبل از انجام هر طرحی آن را ارزیابی می کنیم، افزود: در عملی کردن این پروژه دو نکته وجود دارد یکی بحث امکان‌ســـنجی است چون اختلاف شیب وجود دارد و بحث دوم، موضوعات محیط زیستی و شـــوری و شیرینی آب است ولی به طور کلی در هر کاری اگر اراده ملی وجود داشته باشد قابل انجام است.معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان محیط زیست خاطر نشـــان کرد: به طور کلی در این پروژه باید آب راهه‌ای باشد که بتواند نقل و انتقال از سمت دریای خزر و کشورهای اطراف آن را انجام دهد و خیلی باید درباره این موضوع فکر شود البته شاید راه‌های جایگزین با هزینه‌های کمتری وجود داشته باشد که در مقطع فعلی آنها را دنبال کنیم.