

دریا پایانه ۳

بنادر

بازدید جمعی از نمایندگان سازمان بنادر از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام(ره)

ارزایی آخرین وضعیت زیرساخت‌ها، آمادگی عملیاتی و توان انسانی بندر امام



در جریان بازدید تخصصی جمعی از نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی از بخش‌های مختلف منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره)، آخرین وضعیت زیرساخت‌ها، آمادگی عملیاتی و توان انسانی این بندر مورد ارزیابی قرار گرفت. به گزارش اقتصادسراسرآمد، در جریان بازدید حشمت‌الله ملکی، مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در امور پدافند غیرعامل و هیات همراه ضمن حضور در اماکن بندری و مراکز ایمنی و آتش نشانی در سطح مجتمع بندری، تجهیزات، ساختار مدیریت ایمنی و عملکرد تجهیزات را در برابر حوادث مورد بررسی قرار داد.

ملکی در نشست مشترک با مدیرکل و اعضای شورای اداری این اداره کل با اشاره به اهمیت رعایت اصول ایمنی و مدیریت بحران متناسب با فعالیت‌ها و ظرفیت‌های واقعی بنادر اظهار داشت: ضروری است توانایی‌های بنادر احصا و انتظارات متناسب با ظرفیت‌های آن تنظیم شود تا همواره شاهد استمرار فعالیت‌های عملیاتی این بندر مهم باشیم.

وی با ابراز خرسندی از اجرای الزامات ایمنی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) تصریح کرد: همکاری و همراهی بخش خصوصی و معاونت‌های تخصصی اداره کل در ارتقای سطح تاب‌آوری و مدیریت بحران بندر، قابل قدرانی است و برگزاری مانورهای آمادگی گامی مؤثر در شناسایی و رفع نقاط ضعف عملیاتی محسوب می‌شود.

در ادامه، باوباطل گرایلو، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با تأکید بر نقش راهبردی بندر امام خمینی (ره) در اقتصاد ملی، مهم‌ترین چالش‌های انسانی و زیرساختی بنادر را تشریح و خاطر نشان کرد: خدمات‌رسانی مطلوب به نیروهای انسانی، جذب نیروهای متخصص و تقویت انگیزه همکاران در مشاغل تخصصی نیازمند بازنگری برخی فرآیندها و ارتقای ساختارهای منابع انسانی است.

گرایلو همچنین با اشاره به نیازمندی‌های تجهیزاتی تصریح کرد: چنانچه فرآیندهای تصمیم‌گیری و تخصیص منابع به صورت متناسب با ویژگی‌های هر بندر انجام گیرد، رفع نیازمندی‌های عملیاتی نیز تسریع می‌شود. همچنین نمایندگان سازمان

در این نشست بر لزوم استمرار اجرای اصول و الزامات ایمنی، بهداشت و محیط زیست، بهره‌گیری از ظرفیت‌های فناوریانه و تقویت همکاری میان حوزه‌های مختلف عملیاتی و منابع انسانی در منطقه

ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره) تأکید کردند و نقش نیروی انسانی متعهد و تلاشگر را اصلی‌ترین سرمایه این بندر راهبردی دانستند.

نماینده بندرعباس:

اعلام میزان خسارت و علت حادثه بندر شهیدرجایی ضروری است



نماینده مردم بندرعباس، قشم، بوموسی، بندرخمیر و حاجی‌آباد در مجلس شورای اسلامی گفت: اعلام میزان دقیق خسارت و همچنین علت اصلی حادثه بندر شهید رجایی به مردم، یک ضرورت است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد مرادی در نشست شورای گفت‌وگوی بخش خصوصی با دولت که به ریاست استاندار هرمزگان و در محل اتاق بازرگانی استان برگزار شد، اظهار کرد: حادثه بندر شهید رجایی یک حادثه واقعاً غمناک و غمبار بود و یک حادثه بسیار تلخ در کشور به شمار می‌رود.

وی با تأکید بر لزوم اعلام میزان خسارت و علت حادثه در بندر شهید رجایی به‌صورت شفاف و در اسرع وقت برای اطلاع عموم مردم، افزود: معرفی جان‌باختگان این حادثه به‌عنوان شهید خدمت و مجروحین به‌عنوان جانباز، به مطالبه مهم و بجاست که باید مورد توجه قرار بگیرد.

نماینده مردم بندرعباس، قشم، بوموسی، بندر خمیر و حاجی‌آباد در مجلس ششورای اسلامی در بخش دیگری از سخنانش نیز عنوان کرد: تسهیل‌امور تجاری و بازرگانی در بندر شهید رجایی و تسریع در روند صادرات و واردات از طریق این بندر یک درخواست مهم از سوی تجار است.



زیست‌محیطی تخلیه آب‌شور در مناطق کویری است. آب دریا دارای میزان بالای نمک و املاح است که اگر بدون فرایندهای تصفیه و شیرین‌سازی مناسب به زمین‌های کویری تزریق شود، می‌تواند به خاک آسیب رسانده و باعث شوری و کاهش حاصلخیزی آن شود. این امر نه‌تنها کشاورزی را تحت تأثیر قرار می‌دهد، بلکه اکوسیستم‌های محلی را نیز تهدید می‌کند.

انتقال آب دریا نیز به فواصل دور نیازمند زیرساخت‌های گسترده و هزینه‌بر مانند خطوط لوله، پمپاژ و تاسیسات تصفیه آب است. این پروژه‌ها علاوه‌بر هزینه‌های مالی سنگین، مصرف انرژی بالایی دارند که باید با منابع انرژی پایدار همراه شوند تا از آلودگی‌های زیست‌محیطی بیشتر جلوگیری شود. راهکارهای بهینه شامل استفاده از فناوری‌های نوین شیرین‌سازی آب با بهره‌وری انرژی بالا، طراحی سیستم‌های مدیریت هوشمند مصرف آب و اجرای پروژه‌های کوچک‌مقیاس آزمایشی در مراحل اولیه است. همچنین بهره‌گیری از مطالعات ارزیابی اثرات زیست‌محیطی و مشارکت جوامع محلی در برنامه‌ریزی، از عوامل مهم موفقیت این طرح‌ها به‌شمار می‌آید.

قنات‌ها، آخرین سنگر تاب‌آوری کرمان

رئیس گروه تحقیقات هواشناسی کاربردی استان کرمان نیز اعلام کرده است که این استان از سالال ۱۳۷۶ وارد دوره خشکسالی شده و این روند تاکنون ادامه داشته است. اگرچه در برخی سال‌ها بارندگی نسبی وجود داشته، اما هیچ‌گاه به سطح ترسالی نرسیده‌ایم و سال زراعی جاری نیز از این قاعده مستثنا نیست. در شرایطی که چاه‌های عمیق و بهره‌براری بی‌رویه از منابع زیرزمینی وضعیت را وخیم‌تر کرده‌اند، کارشناسان فعالان حوزه میراث فرهنگی و محیط‌زیست بر اهمیت احیای قنات‌ها تأکید دارند.

بررسی گزارش‌های منتشرشده نشان می‌دهد که قنات گوهرریز جویار کرمان، یکی از قنات‌های ثبت‌شده در فهرست میراث جهانی یونسکو، همچنان با آبدهی ۹۵ لیتر ثانیه به حیات خود ادامه می‌دهد. خشکسالی در کرمان دیگر یک پدیده گذرا نیست، بلکه به مشکلی ساختاری و مزمن تبدیل شده است. در چنین شرایطی، بازنگری در سیاست‌های آبی، احیای قنات‌ها، مدیریت منابع و توجه به دانش بومی، می‌تواند راهی برای عبور از این بحران باشد. کرمان با تمام ظرفیت‌های تاریخی و فرهنگی‌اش، نیازمند تدبیر و اقدام فوری است؛ پیش از آنکه این زخم عمیق‌تر شود.

یافته است. همچنین ذخایر سدهای استان کرمان ۲۲درصد نسبت به سال گذشته کاهش یافته و برای تأمین آب‌شرب ۷حلقه چاه پدافندی در کرمان احداث شده است. در چنین شرایطی است که مسئولان آب منطقه‌ای استان کرمان اعلام می‌کنند به دلیل کمبود بارندگی سطح آب ذخایر زیرزمینی هم کاهش یافته است. با وجود این، با اقدامات صورت گرفته قطعی آب در شهر کرمان نداشته‌ایم.

بررسی‌های سازمان هواشناسی نشان می‌دهد که از ابتدای سال زراعی جاری، میزان بارش در استان کرمان تنها ۱۳.۲میلی‌متر بوده است؛ رقمی که نسبت به مدت مشابه سالال گذشته ۵۷.۴درصدی را نشان می‌دهد. این در حالی است که متوسط بارش بلندمدت استان کرمان حدود ۳۶میلی‌متر بوده و حتی در پاییز گذشته نیز میانگین بارندگی به ۹.۱۱میلی‌متر رسید که نسبت به بلندمدت، ۹میلی‌متر کاهش داشته است.



چالش‌ها و راهکارهای زیست‌محیطی

پر کردن کوریهای ایران با آب دریا، به عنوان یکی از راهکارهای پیشنهادی برای مقابله با بحران کم‌آبی و توسعه کشاورزی در مناطق خشک، با جذابیت‌های فراوانی مطرح شده است، اما این پروژه‌ها با چالش‌ها و مخاطرات زیست‌محیطی، اقتصادی و فنی قابل توجهی همراه هستند که لازم است پیش از اجرا به دقت بررسی و مدیریت ش‌شوند. یکی از مهم‌ترین نگرانی‌ها، اثرات

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

آب خلیج فارس در یک قدمی کرمان

چالش‌های محیط‌زیستی در مسیر انتقال آب دریا

به بخش‌های مرکزی ایران

سرتیپ گروه توسعه-مرضیه کیانی مروست- «جنوب واصل کریدور ساحلی شهرستان جنوبی یک نیاز ضروری است که به توسعه منطقه کمک می‌کند». این بخشی از صحبت‌های روز پنجشنبه هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور در در جلسه شورای اداری جیرفت و عنبرآباد با حضور وزیر راه و شهرسازی است. این صحبت‌ها هرچند از زبان یکی از مسئولان وزارت راه و شهرسازی مطرح شده، اما در حقیقت بخشی از مطالبات جدی تولیدکنندگان، فعالان اقتصادی و ساکنان استان کرمان در سال‌های گذشته است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، بررسی‌ها نشان می‌دهد که نخستین پروژه کلان انتقال آب خلیج فارس به عنوان طولانی‌ترین خط انتقال آب در کشور در سال ۱۳۹۹ به طول حدود ۸۰۰کیلومتر از غرب بندرعباس افتتاح شده است و طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته قرار است از سه استان هرمزگان، کرمان و یزد عبور کند. همچنین براساس برنامه پیش‌بینی‌شده، قرار است همزمان خط دوم نیز به طول یک‌هزار و ۵۵۰کیلومتر از همین مسیر از هرمزگان به استان‌های خراسان جنوبی و خراسان رضوی برود که البته در آینده، اجرایی خواهد شد. براساس گزارش‌ها، با توجه به کمبود شدید منابع آبی، پیشنهاد انتقال آب دریا به ۱۷استان برای تأمین نیاز بخش‌های مختلف به‌ویژه صنعت، مطرح شده است. البته تاکنون برای انتقال آب به ۷استان هرمزگان، کرمان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی، یزد، اصفهان و سیستان و بلوچستان، تصمیمات نهایی اتخاذ شده و وارد مرحله مطالعات تکمیلی و اجرا شده است

تاکنون چهار پروژه حوادث خط لوله انتقال آب از سواحل جنوبی کشور، تعریف شده است که مبدأ آن‌ها از استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان خواهد بود. خط نخست، آب خلیج فارس را به استان‌های هرمزگان، کرمان و یزد منتقل می‌کند که در سال ۱۳۹۹ افتتاح شد. در خط دوم، انتقال آب خلیج فارس به استان‌های کرمان، خراسان جنوبی و خراسان رضوی پیش‌بینی شده است. در خط سوم، آب خلیج فارس به استان‌های یزد و اصفهان منتقل می‌شود. در خط چهارم، انتقال آب دریاى عمان به استان سیستان و بلوچستان پیش‌بینی شده است.

کرمانی‌ها چشم‌انتظار آب دریاى عمان

استان کرمان، پهناورترین استان کشور، این روزها مانند بسیاری

رسانه آمریکایی پورت تکنالوجی اینترنشنال گزارش داد:

رویکرد خصمانه واشنگتن علیه ایران و اختلال در شبکه جهانی بنادر و کشتیرانی



سرتیپ وزارت امور خارجه آمریکا با اعمال دور جدیدی از تحریم‌ها علیه یک شبکه متشکل از ۲۰ نهاد و کشتی فعال در تجارت و حمل‌ونقل نفت، فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی، علاوه بر حرکت در مسیر رویکرد خصمانه واشنگتن در قبال تهران و هدف قرار دادن درآمدهای انرژی ایران، شبکه جهانی کشتیرانی و لجستیک را نیز با اختلال وروبرو می‌کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، رسانه آمریکایی پورت تکنالوجی اینترنشنال

(port technology international) در همین زمینه گزارش داد: تحریم‌های جدید ایالات متحده که از تاریخ ۳۰ژوئیه (۹مرداد) اجرایی شده‌اند، در راستای محدود کردن درآمدهای جمهوری اسلامی ایران از محل صادرات انرژی وضع شده‌اند؛ درآمدی که از دید واشنگتن، به عنوان یکی از منابع مالی اصلی ایران تلقی می‌شود.

بر اساس ادعای وزارت امور خارجه آمریکا، نهادها و کشتی‌های مشمول این تحریم‌ها به صورت مستقیم یا غیرمستقیم در انجام معاملات و ارائه خدمات لجستیکی مرتبط با صادرات نفت و پتروشیمی ایران نقش داشته و تحریم‌های پیشین ایالات متحده را نقض کرده‌اند.

در فهرست جدید، شرکت‌هایی از کشورهای امارات متحده عربی، چین، هنگ‌کنگ و هند نیز حضور دارند؛ موضوعی که گستره جهانی شبکه صادرات انرژی ایران را نشان می‌دهد.

این تحریم‌ها علاوه بر اپراتورهای کشتیرانی، واسطه‌های فعال در حمل‌ونقل و تجارت محصولات نفتی ایران را نیز هدف قرار داده‌اند. همچنین، زنجیره مالی و لجستیکی مرتبط با این صادرات نیز در تیررس اقدامات تنبیهی واشنگتن قرار گرفته است.

کارشناسان حوزه کشتیرانی معتقدند این اقدام موجب افزایش ریسک برای شرکت‌های فعال در زمینه چارترینگ، مدیریت کشتی و بیمه دریایی شده و لزوم رعایت مقررات تحریمی را بیش از پیش برجسته می‌سازد.

لارس جنسن مدیرعامل «شرکت وسپوچی» در این زمینه اظهار داشت: به‌روزرسانی اخیر فهرست تحریم‌های دفتر کنترل دارایی‌های خارجی آمریکا (OFAC)، شامل ۲۲ کشتی کانیتیری نیز می‌شود که تعداد قابل توجهی از آن‌ها پیش از این تحت برند «سی‌لید» فعالیت داشته‌اند.

وی افزود: سی‌لید که پیش‌تر به عنوان سیزدهمین خط بزرگ کانیتیری جهان شناخته می‌شد، اکنون به دلیل فشار تحریم‌ها ناگزیر از آزادسازی بسیاری از کشتی‌های چارتر شده خود شده است.

جنسن همچنین تأکید کرد: تحریم‌های جدید نه تنها بر تجارت دریایی ایران، بلکه بر شرکت‌های ثالث، اپراتورهای خطوط کشتیرانی و زنجیره تأمین جهانی حمل‌ونقل تأثیر قابل توجهی خواهد داشت.

بر اساس این تحریم‌ها، صرف‌نظر از موقعیت واسطه یا نوع خدمات ارائه‌شده، در صورت تعامل با نهادهای تحریم‌شده، مجازات‌هایی از سوی دولت آمریکا اعمال خواهد شد؛ مسئله‌ای که بار دیگر بر اعمال فراسرزمینی تحریم‌های واشنگتن در حوزه دریانوردی بین‌المللی صحه می‌گذارد.