



سه‌شنبه-۹ تیر ۱۴۰۵-سال دوازدهم-شماره ۲۵۲۲

گردشگری

بنادر

راهکارهای کاهش حریق شناورها در بنادر
بوشهر اعلام شد



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: پیشگیری از وقوع حریق، اعلام سریع حوادث، بازرسی مستمر شناورها، برخورداری از پوشش کامل بیمه‌ای و برگزاری مانورهای منظم، مهم‌ترین راهکارهای کاهش آتش‌سوزی شناورهای چوبی و فلزی در بندرهای این استان است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، سیاحس ارجمندزاده در نشست کمیته ایمنی بنادر استان بوشهر اظهار کرد: مهم‌ترین اولویت در مدیریت حوادث دریایی، پیشگیری از وقوع حادثه و اطلاع‌رسانی سریع در زمان بروز حریق است و باید با فرهنگ‌سازی و آموزش، مالکان و خدمه شناورها نسبت به اعلام فوری هرگونه حادثه حساس شوند.

وی با اشاره به دشواری مهار آتش‌سوزی شناورهای چوبی افزود: هرچند تجهیزات اطفای حریق متناسب با امکانات موجود در بنادر توسعه یافته و شناورهای آتش‌خوار و تجهیزات لازم نیز به‌کار گرفته شدند، اما خاموش کردن حریق در شناورهای چوبی همچنان بسیار دشوار است و از این رو، پیشگیری باید در اولویت قرار گیرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر بر ضرورت برخورداری شناورها از پوشش کامل بیمه‌ای تأکید کرد و گفت: بسیاری از شناورها تنها در زمان سفر از پوشش بیمه برخوردار هستند، در حالی که بخش عمده حوادث آتش‌سوزی در زمان توقف شناورها در بندر رخ می‌دهد؛ بنابراین لازم است از طریق سازمان‌های مرتبط، پوشش بیمه‌ای دائمی برای شناورها در زمان فعالیت و توقف پیش‌بینی شود. ارجمندزاده با اشاره به ظرفیت‌های قانونی موجود برای ارتقای ایمنی بیان کرد: بازرسی مستمر از شناورها باید به‌صورت مداوم انجام شود و در صورت نبود خدمه روی شناور در زمان توقف، موضوع به مالک اعلام و در صورت تکرار، از ظرفیت‌های قانونی برای جلوگیری از صدور مجوز خروج شناور استفاده شود.

وی همچنین خواستار تدوین دستورالعمل‌های مشترک با فرمانداری‌ها، بخشداری‌ها، تعاونی‌های لنجداران و سایر دستگاه‌های مرتبط شد و افزود: اجرای دقیق مقررات و اطلاع‌رسانی به مالکان شناورها می‌تواند نقش مؤثری در کاهش حوادث داشته باشد.

ایران ریاست کمیسیون هیدروگرافی منطقه راپمی را برعهده گرفت

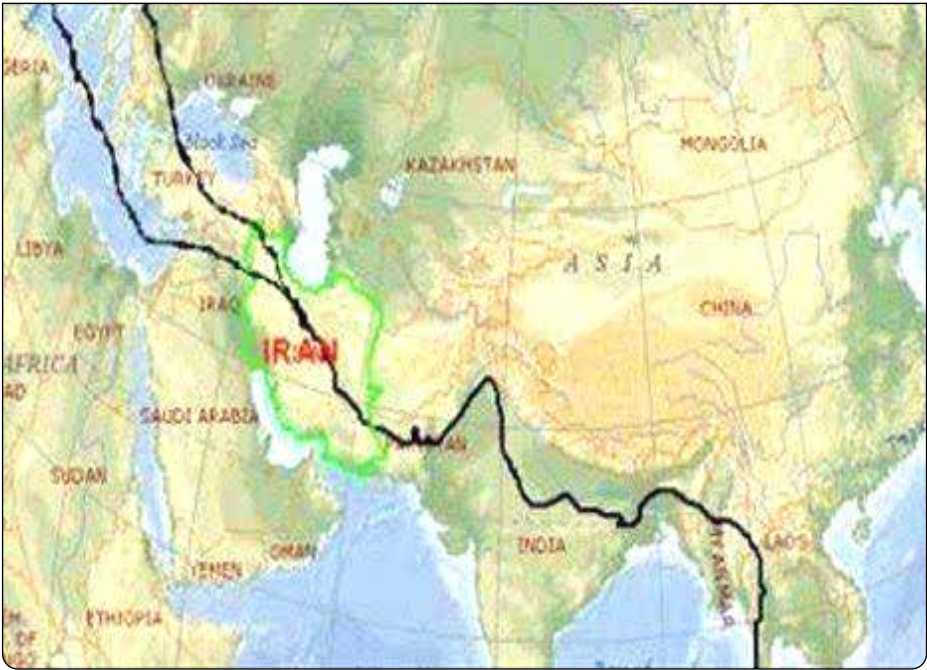


جمهوری اسلامی ایران در اجلاس سازمان بین‌المللی هیدروگرافی که در لیما، پایتخت پرو برگزار شد، موفق به کسب ریاست کمیسیون هیدروگرافی منطقه دریایی راپمی و تصویب برنامه راهبردی جدید این کمیته شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد،نادر پسنده مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، از موفقیت‌های ایران در دو نشست مهم سازمان بین‌المللی هیدروگرافی خبر داد.

وی اظهار داشت: در بیست‌و‌چهارمین اجلاس کمیته فرعی توسعه ظرفیت (CDSC۲۴) و هجدهمین اجلاس کمیته هماهنگی بین منطقه‌ای (IRCC۱۸)، دستاوردهای مهمی برای کشورمان به ثبت رسید.

بر اساس این گزارش، مهم‌ترین نتایج این دو اجلاس که در خردادماه ۱۴۰۵ به‌صورت حضوری و مجازی در لیما، پایتخت پرو برگزار شد، شامل «تأیید برگزاری یازدهمین اجلاس کمیسیون هیدروگرافی منطقه دریایی راپمی به ریاست جمهوری اسلامی ایران» و «تصویب برنامه راهبردی جدید این کمیته برای دوره ۲۰۲۷ تا ۲۰۳۲» بود. پسنده با تأکید بر مشارکت مؤثر ایران در این نشست‌ها، این دستاوردها را نشان‌دهنده جایگاه علمی و بین‌المللی کشورمان در حوزه هیدروگرافی دانست و افزود: ریاست ایران بر کمیسیون منطقه راپمی، فرصت مغتنمی برای توسعه همکاری‌ها و ارتقای سطح دانش هیدروگرافی در منطقه فراهم خواهد کرد.



بالقوه و عملکرد واقعی این کریدور وجود دارد.

برخی حلقه‌های زیرساختی همچنان تکمیل نشده‌اند، بخشی از شبکه‌های ریلی نیازمند توسعه و نوسازی هستند. مراکز لجستیکی مدرن هنوز به اندازه نیاز تجارت منطقه گسترش نیافته‌اند و فرآیندهای اداری و گمرکی نیز در برخی موارد با استانداردهای رقابتی فاصله دارند.

در نتیجه، کریدوری که می‌تواند یکی از مزیت‌های راهبردی اقتصاد ایران باشد، هنوز به جایگاه مورد انتظار خود نرسیده است.

چالش نخست؛ ریل

کارشناسان حمل‌ونقل اتفاق نظر دارند که آینده ترانزیت منطقه به حمل‌ونقل ریلی گره خورده است. حمل‌بارهای حجیم در مسیرهای طولانی بدون توسعه ریل نه اقتصادی است و نه رقابتی. به همین دلیل کشورهای موفق در حوزه ترانزیت طی سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در توسعه شبکه‌های ریلی انجام داده‌اند.

در ایران نیز اگرچه پروژه‌های مهمی در دست اجرا قرار دارد، اما همچنان فاصله قابل توجهی میان ظرفیت موجود و نیازهای واقعی کریدورهای بین‌المللی مشاهده می‌شود.

چالش دوم: لجستیک فراتر از بندر

در بسیاری از موارد تصور می‌شود توسعه ترانزیت صرفاً با ساخت اسکله و افزایش ظرفیت بندری محقق می‌شود؛ در حالی که تجربه جهانی خلاف این موضوع را نشان می‌دهد. امروزه رقابت اصلی در پس‌کرانه بنادر جریان دارد؛ جایی که مراکز توزیع کالا، انبارهای هوشمند، صنایع ارزش افزوده، پایانه‌های چندوجهی و شبکه‌های حمل‌ونقل یکپارچه شکل می‌گیرند.

ایران برای تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای نیازمند توسعه چنین اکوسیستمی است؛ اکوسیستمی که هنوز در بسیاری از نقاط کشور در مراحل ابتدایی قرار دارد.

«سراسر آمد» بررسی می‌کند؛

چالش‌های تکمیل کریدور شمال – جنوب در ایران

چرا کشورهای محصور در خشکی به مسیر ایران نیاز دارند؟

گروه حمل و نقل – امید اسماعیلی – رقابت کریدورهای منطقه‌ای وارد مرحله تازه‌ای شده است؛ در شرایطی که کشورهای آسیای مرکزی به دنبال کوتاه‌ترین مسیر دسترسی به بازارهای جهانی هستند، ایران همچنان با چالش‌های زیرساختی، لجستیکی و مدیریتی برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه مواجه است. در جغرافیای تجارت جهانی، همه کشورها فرصت برابر ندارند. برخی کشورها در کنار آب‌های آزاد قرار گرفته‌اند و به‌صورت طبیعی به شبکه تجارت بین‌المللی متصل هستند و برخی دیگر برای رسیدن به بازارهای جهانی ناچارند از قلمرو کشورهای همسایه عبور کنند.

کشورهای آسیای مرکزی در گروه دوم قرار می‌گیرند. قزاقستان، ازبکستان، قرقیزستان و تاجیکستان از جمله اقتصادهایی هستند که به‌رغم برخورداری از منابع طبیعی، ظرفیت‌های صنعتی و بازارهای رو به رشد، فاقد دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد هستند. همین موضوع طی سه دهه گذشته، حمل‌ونقل و لجستیک را به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های راهبردی این کشورها تبدیل کرده است.

در چنین شرایطی، موقعیت جغرافیایی ایران بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند. کشوری که در شمال به دریای خزر و در جنوب به خلیج فارس و دریای عمان متصل است و از نظر جغرافیایی کوتاه‌ترین پیوند میان آسیای مرکزی و آب‌های آزاد جهان را در اختیار دارد. با وجود این مزیت آشکار، پرسش مهم این است که چرا ایران هنوز نتوانسته سهمی متناسب با ظرفیت‌های خود از بازار ترانزیت منطقه به دست آورد؟

مزیتی که همیشه ثروت نمی‌سازد

سال‌هاست که از موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی ایران سخن گفته می‌شود. اما تجربه جهانی نشان داده است که جغرافیا به تنهایی تضمین‌کننده موفقیت نیست.

بسیاری از کشورها بدون برخورداری از موقعیت استراتژیک توانسته‌اند با توسعه زیرساخت‌ها، اصلاح مقررات و افزایش بهره‌وری به مراکز مهم لجستیکی جهان

امید صدیقی در گفت و گو با اقتصاد سراسر آمد:

نظارت محیط زیست بر پیشگیری از ورود آلودگی‌های نفتی به خلیج فارس



مدیر کل دفتر بررسی و مقابله با آلودگی‌های دریایی معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از اقدامات موثر سازمان حفاظت محیط زیست در پیشگیری و کاهش آلودگی های نفتی در خلیج فارس با اجرای نظام ممیزی سکوهای نفتی و همچنین پیگیری اجرای طرح محیط زیستی در این بخش خبر داد.

امید صدیقی در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سراسر آمد در خصوص وضعیت بازدید از عملکرد زیست محیطی سکوهای نفتی خلیج فارس، گفت: در راستای تدوین نظام ممیزی سکوهای نفتی، طی سالهای اخیر شاهد بازدید زیستی از سکوهای نفتی فعال در آبهای خلیج فارس هستیم.

مدیر کل دفتر بررسی و مقابله با آلودگی‌های دریایی معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: بدون شک بازدیدهای دوره ای از وضعیت محیط زیستی سکوهای نفتی در بهبود عملکرد و کاهش ورود آلاینده های نفتی به دریاها بسیار تاثیر گذار خواهد بود.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، اذعان داشت: بازدید محیط زیستی از سکوهای نفتی خلیج فارس با همکاری شرکت نفت فلات قاره انجام می شود.

وی خاطر نشان ساخت: با شروع جنگ تحمیلی از سال گذشته امکان دسترسی به سکوهای نفتی جهت انجام بازدید های زیست محیطی وجود نداشته است اما به محض فراهم شدن شرایط مناسب، بازدیدهای محیط زیست از سکوهای نفتی فعال در خلیج فارس از سر گرفته خواهد شد.

مدیر کل دفتر بررسی و مقابله با آلودگی های دریایی سازمان حفاظت محیط زیست عنوان کرد: به این ترتیب بخش زیادی از مسائل و مشکلات زیست محیطی سکوهای نفتی بررسی و با همکاری مجموعه نفت فلات قاره اصلاحات و بهبودهای لازم صورت خواهد گرفت.

صدیقی خاطر نشان ساخت: علاوه بر بازرسی و بازدیدهای میدانی، پیگیری مستمر جهت اجرای طرح های بزرگ زیست محیطی به ویژه نوسازی تأسیسات و خطوط انتقال نفت فرسوده و تکمیل سیستم های تصفیه پساب در مناطق نفتی خلیج فارس با حمایت مجموعه وزارت نفت، نقش مؤثری در کاهش آلودگی ها و بهبود وضعیت محیط زیست این اکوسیستم آبی حساس و ارزشمند خواهد داشت.