اقتصاد سرآمد
شنبه ۲مهر ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۵۹

آلودگی سواحل

ردپای «تاربال‌های نفتی» بر سواحل بوشهر

ورود تاربال‌های نفتی به سواحل استان بوشهر تبدیل به یک داستان تکراری شده که موجب بروز آلودگی های گسترده زیست محیطی می شود.
به گزارش اقتصاد سرآمد ، استان بوشهر به واسطه موهبت‌های متنوع خدادادی و در رأس آن‌ها مخازن هیدروکربوری و هم‌جواری با خلیج فارس از صنعتی ترین و بدون اغراق از مؤثرترین کانون‌های ایجاد ثبات در امنیت انرژی کشور است.مهر نوشت: این استان در جوار کم عمق ترین نقاط خلیج فارس قرار گرفته و این ویژگی در کنار هندسه نیمه بسته خلیج فارس، پایین بودن میزان تبادل آب با اقیانوس هند (سه تا پنج سال زمان برای تعویض آب خلیج فارس نیاز است)، کمبود میزان بارندگی سالانه وکافی نبودن آب‌های ورودی و تبخیر و شوری بیش از حد نرمال باعث شده ظرفیت خودپالایی (تصفیه آلودگی توسط دریا) خلیج فارس بسیار محدود باشد.از طرفی به واسطه فعالیت‌های حفاری، استخراج، پالایش، احداث تأسیسات نفتی و فرسوده بودن خطوط انتقال نفت موجود در بستر خلیج فارس، همیشه احتمال وقوع آلودگی نفتی وجود داشته و دارد.همچنین تردد سالانه بیش از ۱۰ هزار شناور در خلیج فارس و دریای عمان و در پی آن تخلیه مواد آلوده‌ای همچون فاضلاب، آب توازن شناورها، آب شستشوی موتور و نشت سالانه ۱.۵ میلیون تن نفت، باعث شده سازمان بین‌المللی دریانوردی (در تیرماه ۱۳۸۶) این منطقه را از حیث میزان بالای آلودگی به عنوان منطقه ویژه دریایی اعلام کند.
در این گزارش به بحران صنعتی اخیر یعنی هجوم تاربال های نفتی به سواحل استان بوشهر و وضعیت کنونی آن پرداخته شود.

داستان هجوم تاربال‌ها

طبق تعاریف موجود، نفت خام یا نفتی که به طور تصادفی از تأسیسات، دکل‌های نفتی، لوله‌ها، تانکرها، کشتی‌ها و... وارد دریا می‌شود و در اثر عوامل جوی، تابش خورشید و با تبخیر اجزای سبک‌تر حالتی قیر گونه به خود گرفته و با جریان باد و امواج به سمت ساحل می‌رود را «تاربال» نامیده و رؤیت آن را در سواحل، از اولین هشدارهای بروز آلودگی نفتی می‌دانند.
وجود چند لکه نفتی به مساحت کلی ۲۶.۳ کیلومتر مربع در مسافت ۴۶ کیلومتری شهر عسلویه و ۸۶ کیلومتری شهر کنگان در هفتم مردادماه امسال در بستر خلیج فارس توسط سیستم هوشمند مشاهدات ماهواره‌ای گزارش شد.علی رغم هشدارها و با ازدست رفتن زمان طلایی جمع آوری لکه‌های نفتی و گسترده شدن آن، در پانزدهم مردادماه امسال آلودگی چند نقطه ساحلی در محدوده استان بوشهر به صدر اخبار خبرگزاری‌های محلی و استانی راه یافت.

تخلیه مواد نفتی از شناور و نفتکش‌ها در صدر گمانه زنی‌ها

اولین واکنش را مدیرکل حفاظت محیط زیست استان بوشهر داشته و در گفت‌وگو با خبرنگار مهر اظهار کرد: آلودگی‌های نفتی به عنوان یکی از مهمترین تهدیدهای قابل وقوع هر ساله در خلیج فارس محسوب می‌شود.
بررسی‌های اولیه حاکی از تخلیه مواد نفتی از شناور و کشتی‌های نفتکش استفرهاد قلی نژاد برخورد قانونی و قاطع با منشأ وقوع این آلودگی‌ها را یک ضرورت دانست و بیان کرد: هر گونه تخلیه مواد آلاینده به اکوسیستم دریایی ممنوع و با متخلفین طبق قانون برخورد می‌شود.
وی ضمن اشاره به ورود لکه‌های نفتی به ساحل کنگان و درخواست از عموم شهروندان برای عدم ورود به سواحل در حدفاصل بندر تمبک تا شهر کنگان ادامه داد: بررسی‌های اولیه حاکی از تخلیه مواد نفتی از شناور و کشتی‌های نفتکش است که اقدامات لازم برای شناسایی منشأ و کشتی متخلف با همکاری ارگان‌های متولی آغاز شده است.

عدم شناسایی و رفع اصولی آلودگی

هم اکنون پس از گذشت قریب به ۲ ماه و علی رغم مطالبه رسانه‌ها و فعالان اجتماعی، شاهد فراگیری و تسری آلودگی به سواحل شهرستان‌های کنگان (به ویژه سواحل شهر باستانی سیراف)، عسلویه و دیر که محل صید، تفریح و شناگاه های مردم است، هستیم ضمن آنکه هیچ قطعیتی راجع به منشأ این آلودگی‌ها وجود نداشته کما اینکه نشت از سکوهای نفتی یا خطوط انتقال نفت نیز به لیست گمانه زنی‌ها اضافه شده است.
هر چند که زحمات برخی نهادها در جمع آوری تاربال ها شایسته تقدیر است لیکن می‌بایست توجه داشت که عمده پاکسازی ها توسط نیروهای غیر متخصص و به صورت غیراصولی و مقطعی انجام شده و طبیعتاً نمی‌بایست انتظار رفع آن را داشت و به نظر می‌رسد مجموعه عریض و طویل نفت از تکنولوژی یا ابزار تخصصی قابل اتکایی برای مدیریت این بحران بالقوه بهره‌ای نمی‌برد یا تمایل به هزینه کرد به جهت رفع تأثیر سو تأسیسات و عملیات‌های نفتی بر اکوسیستم محیطی استان بوشهر ندارد هر چند که دانش رفع اصولی و مواجه با این بحران در داخل کشور وجود دارد.
البته این قبیل رویکرد را در آلودگی نفتی سال ۹۸ سواحل قشم نیز شاهد بودیم تا جایی که مدیر کل حفاظت محیط زیست استان هرمزگان، جمع‌آوری تاربال‌ها را از سطح دریا امکان پذیر اما مستلزم هزینه‌ای هنگفت دانست.

شرکت‌های داخلی توان مقابله دارند

به واسطه بهره مندی کشور از مخازن هیدروکربوری و تأسیسات متعدد نفتی، همیشه نشت نفت به محیط محتمل است از این رو برخی شرکت‌های دانش بنیان و توانمند داخلی، اقدام به طراحی طیف‌های وسیعی از جاذب ها و دستگاه جمع آوری مواد نفتی روی سطح آب کرده‌اند و طبیعتا با بکارگیری این فناوری‌ها امکان ممانعت از جمع آوری این لکه نفتی در بدو وقوع فراهم بود بنابراین هیچ عذر و بهانه‌ای از سمت نهادهای متولی پذیرفته نیست.

تدوین سند مسئولیت‌های اجتماعی سازمان‌های ذی نفع

سازمان‌های متنوعی فعالیت خود را در بستر خلیج فارس انجام می‌دهند که از جمله آن‌ها می‌توان؛ گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی، پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی، شرکت پایانه‌های نفتی ایران، شرکت ملی نفت ایران، شرکت ملی گاز ایران، شرکت ملی نفت کش و... را نام برد که طبیعتاً دامنه فعالیتشان خسارات متنوعی را متوجه حیات خلیج فارس کرده است.
مجمع نمایندگان استان‌های جنوبی می‌توانند با رایزنی و وضع قانون، این شرکت‌ها را ملزم به پرداخت عوارض کرده و در ادامه می‌توان این عوارض را در راستای تجهیز سازمان‌های متولی رفع آلودگی و یا کاهش اثرات سو فعالیت‌ها بر اکوسیستم آبزیان دریایی با توجه به گره خوردن معیشت ساحل نشینان به آن هزینه کرد.

افزایش آمادگی مقابله با آلودگی دریایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در گفت‌وگو با خبرنگار مهر اظهار داشت: با توجه به وقوع آلودگی‌های متعدد دریایی در استان بوشهر، تلاش‌های گسترده‌ای به منظور ارتقای آمادگی برای مقابله با آلودگی‌های دریایی در دستور کار قرار گرفته است.محمد شکیبی نسب بیان کرد: رفع آلودگی‌های دریایی در سریع‌ترین زمان نیاز به هماهنگی و بهینه‌سازی عملکرد دارد که در همین راستا با برگزاری یک مانور ترکیبی، در سه بخش مجزا میزان آمادگی‌ها پایش و مورد ارزیابی و تحلیل قرار گرفت.وی تقویت امکانات و تجهیزات برای مقابله با آلودگی‌های دریایی را یک ضرورت دانست و تصریح کرد: به‌روزرسانی آمادگی، دانش و شناخت نقاط قوت و ضعف عملیاتی از اهداف مهمی است که در این برنامه‌ها دنبال می‌شود.

پایان مهلت صید میگو در خلیج‌فارس

معاون صید و بنادر ماهیگیری اداره کل شیلات استان بوشهر گفت: با پایان مهلت صید میگو از ۲۹ شهریور ماه در آب‌های این استان، یکهزار و ۳۱۸ تن از این نوع آبزی دریایی صید شد.به گزارش اقتصاد سرآمد ،بهزاد حیدری معاون صید و ماهیگیری شیلات استان بوشهر اظهار داشت: براساس گزارش گشت تحقیقات پژوهشکده میگو و مصوبه کمیته صید استان بوشهر، صید میگو برای یکهزار و ۳۹ شناور شامل لنج و قایق از ۱۸ مرداد ماه در آب‌های سرزمینی این استان در خلیج فارس آغاز شد و تا پایان روز ۲۹ شهریور ماه ادامه داشت.
وی بیان کرد: صیادان این استان در مدت ۴۳ روز صید موفق به صید یکهزار و ۳۱۸ تن میگو از آب‌های خلیج فارس شدند که این میزان صید نسبت به دو هزار و ۲۰۰ تن صید سال گذشته ۲۸ درصد کاهش نشان می‌دهد.حیدری اضافه کرد: براساس داده های حاصله از گشت پژوهشی تحقیقاتی مرکز پژوهشکده میگوی کشور نوسانات جوی، افزایش دما، صید غیر مجاز، مخرب و خارج از فصل ترال حضور شناورهای غیر مجاز و بی هویت در پیک تخم ریزی از جمله عوامل کاهش میزان صید در سال جاری اعلام شده است.
وی یادآور شد: ۷۸ درصد میگوی صید شده در استان بوشهر از گونه ببری و ۲۲ درصد سفید بوده است.

ضرورت تقویت بنادر شمال کشور؛ موانع پیشرفت بندر آستارا کجاست «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

بندر آستارا آماده نیست! دروازه اوراسیا در اغما

گروه بنادر و دریانوردی - اعظم زندیه- مجتمع بندری آستارا یک منطقه ویژه اقتصادی است که در منتهی الیه شمال غربی کشور در سواحل دریای خزر واقع شده و با استفاده از ظرفیت های قانونی آن، بخش خصوصی می تواند ضمن سرمایه گذاری برای احداث انبار و مراکز لجستیکی و ارزش افزوده، از مزیت صادرات ، صادرات مجدد و ترانزیت کالا بدون مواجهه با تشریفات پیچیده گمرکی برخوردار باشد و از تخفیفات در هزینههای بندری نیز بهره مند گردد.مجتمع بندری آستارا از ناوگان دریایی مستقل خود برای ارائه خدمات یدک کشی و لایروبی به کشتیهای تردد کننده به این بندر بهره می‌برد.
به گزارش اقتصادسرآمد، توسعه بندر آستارا موجب شکوفایی استان گیلان و رفع بیکاری و کمک به معیشت مردم منطقه خواهد بود و باید به عنوان یک بندر ملی در استان گیلان به آن نگاه ویژه شود. به نظر می رسد، پیشرفت بندر آستارا به نفع سایر بنادر و کشورهای منطقه هم هست و این بندر و با موقعیت جغرافیایی خاصی که کشورمان در کریدورهای حمل و نقلی دارد، باید از این فرصت به نحو شایسته استفاده کند و اگر مشکلات در این بخش مرتفع نشود باید ضررهای وارده به سه استان آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی و اردبیل و بخش غربی استان گیلان را پذیرا شد.
وجود عمق لازم در هر بندر از الزامات زیربنایی برای پهلوگیری و تردد ایمن کشتی‌ها است و تکمیل نشدن عملیات لایروبی حوضچه و کانال بندر آستارا طی ۱۳ سال گذشته باعث عدم شکوفایی آن شده است. آستارا به عنوان دروازه اوراسیا از موقعیت مرزی ویژه‌ای برخوردار است و سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت خصوصی در بندر آستارا همچنان در حال برنامه ریزی و سرمایه‌گذاری هستند.

بخش خصوصی با تمام توان در بندر آستارا

علیرضا چشم‌جهان، مدیرارشد اجرایی شرکت بهره‌بردار مجتمع بندری آستارا، درگفت و گو با اقتصادسرآمد، گفت: ورود سرمایه بخش خصوصی برای ایجاد مراکز ارزش افزوده و صنایع تبدیلی در بنادر برای رونق تولید ملی ضروری است و به توسعه تجارت خارجی کشور کمک می کند.

لایروبی بندر آستارا زمینه ساز حضور کشتی هایی با آبخور بالا

وی در ادامه سخنان خود، گفت: پس از انجام لایروبی ایجادی که توسط سازمان بنادر و دریانوردی در جریان است، لایه برداری در همه فصول جهت حفظ عمق لازم در حوضچه و کانال بندر آستارا برای تردد ایمنی کشتی‌های تجاری، ورودی و خروجی با استفاده از لایروب اختصاصی بخش خصوصی دنبال خواهد شد. با افزایش عمق کانال ورودی بندر آستارا به عمق پنج و نیم متر، کشتی‌های بزرگ تجاری دریای خزر در آن پهلو خواهند گرفت.

اتمام لایروبی بندر آستارا زمینه ساز نتایج مطلوب

به گفته مدیراجرایی شرکت سرمایه‌گذار و بهره بردار مجتمع بندری آستارا، اگر معضل لایروبی بندر آستارا به طور اساسی برطرف شود، این بندر رشد چشمگیری را در داد و ستدهای بین‌المللی کشوررا تجربه خواهد کرد و بخشی از ترافیک جاده ای عبوری از ایران به روسیه که از اکنون با تشکیل صفهای طولانی از طریق مرزها و قلمرو جمهوری آذربایجان انجام می شود را به سمت حمل و نقل دریایی جذب می کند که از مصادیق اقتصاد دریامحور است.

ضرورت تقویت بنادر شمال کشور

وی در پایان گفت، بعید به نظر می رسد در آینده نزدیک، حلقه مفقوده راه آهن شمال - جنوب بین رشت و آستارا متصل شود و باید به جای آن تلاش شود تا بنادر شمالی کشور بتوانند پاسخگوی حجم ترافیک واردات، صادرات و ترانزیت انواع کالا و کانتینر و همچنین کشتیهای رو-رو باشند.
آستارا با موقعیت خاص ویژه خود در شرایط کنونی نقش مهمی در تجارت ایفا می کند و علاوه بر مرزهای چهارگانه زمینی، دریایی و ریلی، از منطقه ویژه اقتصادی نیز در بندر برخوردار است و با کامل شدن طرح توسعه آن جایگاه بسیار مهمی از منظر صادرات، واردات و حمل و نقل کالاها خواهد داشت.
بندر آستارا نخستین بندر خصوصی کشور و پنجمین بندر فعال ترانزیتی شمال کشور محسوب می‌شود که ساخت آن به سال ۱۳۷۵ برمی گردد. هدف از ساخت این بندر در طرح اولیه آن، ساخت بندر صیادی، تجاری و مسافری بود و بر اساس این طرح می‌بایست دو حوضچه مجزا که یک حوضچه برای بخش صیادی و حوضچه دیگر برای دیگر کاربری‌ها ساخته می‌شد در حالی که فقط حوضچه اول یعنی بخش صیادی آن ساخته شد و برای انجام فعالیت‌های شیلاتی مورد بهره برداری قرار گرفت و موج شکن مربوط حوضچه دوم به طور ناقص و نیمه کاره رها شد. اما با حضور بخش خصوصی در این بندر شاهد تحولات خوبی در هستیم.
این شهر از نظر توریستی و گردشگری نیز دارای اهمیت بسیار است و بنا بر گزارش‌ها از لحاظ اقامت مسافر در سطح استان گیلان دارای رتبه نخست بوده و بین ۲۰ تا ۳۰ شهر گردش‌پذیر ایران با جذب سالانه شش میلیون مسافر داخلی و ۸۰۰ هزار مسافر خارجی به‌شمار می‌رود.

برگزیده ها

آخرین وضعیت مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی استان هرمزگان تشریح شد

توسعه آینده بنادر با مطالعات بازار و پیش‌بینی رشد اقتصادی برای افق ۱۴۰۴

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی این استان برای توسعه آینده بنادر طبق مطالعات بازار و پیش‌بینی رشد اقتصادی برای افق ۱۴۰۴ انجام شد.
به گزارش اقتصادسرآمد، حسین عباس‌نژاد در تشریح آخرین وضعیت مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی استان هرمزگان اظهار داشت: این طرح طبق مطالعات بازار و پیش‌بینی رشد اقتصادی برای افق ۱۴۰۴ انجام و نهایی شده و بر اساس آن قرار است نیازمندی‌ها در سه سال آینده از نظر زیربنا و روبنای بنادر و تجهیزات امکان سنجی شود.با تاکید براینکه در مطالعات طرح جامع باید نیاز سنجی توسعه آتی در بخش خشکی و دریایی نیز با جدیت مدنظر قرار گیرد، ادامه داد: با بررسی و تدوین طرح‌های جامع، مسائل و مشکلات بنادر به حداقل می‌رسد و نیازهای هر بندر با توجه به مولفه‌های منطقه‌ای بنادر تامین می‌شود.مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان بیان کرد: مطالعات تهیه طرح جامع بنادر بازرگانی کشور با هدف ترسیم محورهای توسعه و تعیین ظرفیت بنادر کشور و با در نظر گرفتن چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۴برای بنادر شهید رجایی، لنگه، شهید باهنر، هنگام، کندالو، جاسک، هرمز، سیریک، شیو و تیاب انجام شده است.عباس‌نژاد گفت: این طرح در مجموع شامل مطالعه وضعیت کلان اقتصادی کشور و تجارت خارجی، بررسی وضعیت موجود بنادر، جزایر، پسکرانه‌ها، مگاپورت‌های منطقه و تکنولوژی حمل‌ونقل دریایی برای برنامه‌ریزی در سطح ملی و منطقه‌ای، سیاست‌گذاری به منظور افزایش مشارکت بخش خصوصی و طراحی سیستم اطلاعات پایش به انجام رسیده است.وی از مهم‌ترین موارد مورد مطالعه در این طرح مطالعاتی به پیش‌بینی دراز مدت بازرگانی خارجی، برآورد حجم کالا مشتمل بر صادرات، واردات، ترانزیت و تجارت ساحلی، مطالعات طرح جامع توسعه فیزیکی و غیرفیزیکی، بررسی وضعیت موجود بنادر اعم از تاسیسات، تجهیزات، مدیریت و عملیات بندر، سیستم بندری موجود و مورد و تعیین نیازمندی‌های فوری و درازمدت سرمایه‌گذاری نیاز اشاره کرد.مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی، مطالعه شبکه حمل‌ونقل داخلی و خارجی، تدوین برنامه توسعه و گسترش بنادر برای پاسخ‌گویی به نیازها و تهیه طرح جامع برای توسعه فیزیکی بنادر اصلی همراه با بررسی‌های اقتصادی و فنی را از دیگر محورهای مورد نیاز در این طرح عنوان کرد.

دلایل معطلی کشتی‌ها در بنادر روسیه چیست

رشد ترانزیت کالا از بنادر شمالی ۱۷۷ درصد یا ۴ درصد؟

دبیرکل انجمن کشتیرانی با اشاره به طولانی شدن مدت زمان رفت و برگشت کشتی‌ها از /به بنادر روسیه گفت: نگاه ناسیونالیستی روسیه در بنادر باعث می‌شود که کشتی‌ها از سرویس مطلوبی برخوردار نباشند.
به گزارش اقتصادسرآمد، هر چند که سازمان بنادر و دریانوردی هفته گذشته اعلام کرد در دولت جدید ترانزیت کالا از بنادر شمالی، رشد ۱۷۷ درصدی داشته است اما آمارهای رسمی نشان می‌دهند که علمیات کانتینری که نشان دهنده روند ترانزیت در بنادر محسوب می‌شود، تنها ٤ درصد رشد داشته و طبق آمارها در ۸ ماه سال ۲۰۲۲ میلادی به جز بندر امیرآباد در سایر بنادر شمالی مانند انزلی،کاسپین، آستارا و نوشهر و فریدون‌کنار عملکرد در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته منفی بوده است.
دلایل متعددی باعث این روند ترانزیت در بنادر شمالی شده که از جمله آنها کافی نبودن ناوگان دریایی در خزر، نبود برنامه منظم حرکت کشتی‌ها و اخیر مطلعل شدن کشتی‌های حامل بار ایران در بنادر آستاراخان در روسیه و ماخاچ قلعه در داغستان. از سوی دیگر سال‌ها است که تردد کشتی‌ها در خزر با مشکل عدم لایروبی ولگا مواجه است و روس‌ها تقریبا هیچ فعالیت موثری را برای لایروبی کانال ولگا و رفع مشکلات آن انجام نداده‌اند که همین عامل باعث کاهش دور گردش کشتی‌ها و تقلیل ظرفیت کلی حمل ناوگان ایرانی در دریای خزر می‌شود و شاهد ایجاد صف طولانی کامیون‌ها در مرزهای زمینی هستیم . «مسعود پلمه» دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا درباره گلایه فعالان اقتصادی نسبت به طولانی بودن مدت زمان رفت و برگشت کشتی حامل بار از/به بنادر روسیه اظهار داشت: موضوع این است که حداکثر ناوگان تحت مالکیت که در دریای خزر فعال است به ٤٠ فروند می‌رسد که ۲۳ فروند آن متعلق به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده این در حالی است که برای تحقق اهداف تعریف شده در بنادر شمالی به ۱۰۰ فروند کشتی نیاز داریم.وی ادامه داد: اما یکی از مشکلات درباره طولانی بودن مدت زمان رفت و برگشت کشتی‌ها، کاهش ورودی آب و عدم لایروبی ولگا است بنابراین تردد در این مسیر علاوه بر زمستان در بخشی از فصول سال دچار مشکل است و همین باعث ایجاد مشکلات عدیده در پهلوگیری شناورها در بنادر آستاراخان و ماخاچ قلعه شده و به همان تناسب مدت توقف و سفر کشتی‌ها در این بنادر افزایش پیدا می‌کند به طوریکه در حال حاضر یک کشتی ایرانی در این مسیر حداکثر ۱,۵ سرویس در ماه می‌تواند انجام دهد.

در آستانه مسابقات جام جهانی قطر

راه‌اندازی پایانه مسافربری دریایی بوشهر به قطر، مهر ماه

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از ساخت پایانه بین‌المللی مسافربری دریایی در بوشهر خبر داد و گفت: این پایانه مهرماه امسال در آستانه آغاز مسابقات جام جهانی فوتبال قطر راه‌اندازی می‌شود.
به گزارش اقتصادسرآمد، محمد شکیبی‌نسب ، در با اشاره به اجرا طرح‌های توسعه‌ای بندر بوشهر اظهار داشت: بندر بوشهر از دیرباز به عنوان دروازه تجارت و اقتصاد دریایی کشور مطرح بوده و اکنون طرح‌های مهمی در توسعه رونق این بندر تدوین و اجرایی شده است.وی از اجرا طرح توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین خبر داد و بیان کرد: با توجه به محدود بودن فضای بندر بوشهر، طرح توسعه آن در مجتمع بندری نگین اجرایی شده است.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با بیان اینکه در این مجتمع بندری تاکنون ۳۰۰ متر پست اسکله احداث شده خاطرنشان کرد: در این راستا عملیات احداث جاده دسترسی و تأسیسات زیربنایی در مجتمع بندری نگین بوشهر در دست اجرا است.شکیبی نسب پیشرفت جاده دسترسی مجتمع بندری نگین را مورد اشاره قرار داد و گفت: به موازات جاده فعلی جاده دسترسی مجتمع بندری نگین بیش از ٤٠ درصد و پیشرفت فیزیکی تأسیسات زیربنایی نیز به ۹۰ درصد رسیده است.وی اظهار کرد: در مجتمع بندری نگین طرح‌های متنوع پیش‌بینی شده است که سرمایه‌گذاران مختلف داخلی و خارجی برای اجرا این پروژه‌ها اعلام آمادگی کردند.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با بیان اینکه پروژه لایروبی نگهداری کانال دسترسی بندر بوشهر محقق شده تصریح کرد: اکنون تجار و بازرگانان انتظار دارند زمینه افزایش عمق این کانال با هدف تردد کشتی‌های تجاری با ظرفیت حمل بار ۵۰ هزار تن فراهم شود.وی افزود: در بنادر تابعه استان بوشهر نیز برحسب اولویت‌ها پروژه های مهمی از شمال تا جنوب استان اجرایی شده است.شکیبی نسب ساخت پایانه بین‌المللی مسافربری دریایی در بوشهر را مورد اشاره قرار داد و تصریح کرد: در راستای میزبانی شایسته بندر بوشهر از مسافران جام جهانی ۲۰۲۲ فوتبال در کشور قطر عملیات تعمیرات اساسی پایانه بین‌المللی مسافربری دریایی در حال انجام است.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به احداث بخش دریایی افزود: اسکله این پایانه مسافری احداث شده و تعمیرات اساسی سالن نیز که در هفته دولت با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی آغاز شده تا پایان مهرماه به اتمام می‌رسد تا بوشهر با نهایت آمادگی به استقبال مسافران جام جهانی برود.

بنادر دریانوردی

کشتیرانی والفجر متولی حمل‌ونقل کانتینری بندر چابهار

با تصمیم گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت کشتیرانی والفجر مأمور توسعه عملیات حمل‌ونقل کانتینری در بندر چابهار است.به گزارش اقتصادسرآمد، شرکت کشتیرانی والفجر به عنوان یکی از شرکتهای زیرمجموعه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که در حوزه‌های مختلف حمل و نقل کانتینری، فراساحل و مسافری فعالیت می‌کند، طی اطلاعیه‌ای از پذیرش مأموریت محوله از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مبنی بر توسعه حمل و نقل کانتینری در قالب کریدور شمال- جنوب خبر داد و تصریح کرد: این مأموریت در راستای رونق هر چه بیشتر کریدور شمال-جنوب با محوریت بندر چابهار، به شرکت کشتیرانی والفجر محول شده است.بر این اساس، پیش بینی می‌شود با ورود والفجر به عملیات کانتینر از مسیر بندر چابهار قیمت تمام شده و زمان حمل کانتینرهای ترانزیتی از مسیر بنادر هند به کشورهای حوزه CIS و افغانستان کاهش می‌یابد.حمل کالای ترانزیتی از طریق بندر چابهار از طریق شبکه حمل و نقلی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به صورت DOOR TO DOOR خواهد بود.در وضعیت فعلی، عملیات کانتینری این شرکت انتفاعی و در راستای کسب سود نبوده و گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و به تبع آن شرکت کشتیرانی والفجر در رابطه با رونق یافتن بندر چابهار و احیا کریدور شمال-جنوب به مأموریت ملی خود عمل کرده و به دنبال انتفاع مالی نیست؛ هر چند عملیات حمل و نقلی در این مسیر به گونه‌ای مدیریت خواهد شد که زیانی نیز متوجه مجموعه ذی‌نفعان نشود.بر این اساس، کشتیرانی والفجر برای رونق یافتن بندر چابهار و توسعه عملیات ترانشیپی از این بندر به بنادر هند، منطقه خلیج فارس و عمان با استفاده از کشتی‌های فیدری خود در حال برنامه ریزی است.در عین حال، با توجه به انتصاب مدیران ویژه برای دو پروژه توسعه بندر چابهار و کریدور شمال-جنوب در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، هماهنگی ها لازم با این بخش ها انجام شده است که امیدواریم با توجه به امکانات مناسب گروه کشتیرانی و تجربه ارزنده که در حوزه حمل و نقل بین‌المللی در این مجموعه ملی، مجتمع است به زودی شاهد تحقق اهداف حمل و نقلی در بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور و همچنین احیاء کریدور شمال-جنوب باشیم.

احداث ۴ خط ریلی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره) در دستور کار

با بهره‌گیری از ٤ خط ریلی جدید با مشارکت بخش خصوصی به طول ۷۶۰ متر، ظرفیت حمل و نقل ریلی ۷۰ هزار تنی به منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره) اضافه خواهد شد.به گزارش اقتصادسرآمد، صدراله بهرامی معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به ضرورت استفاده حداکثری از توان حمل و نقل ریلی به منظور پویایی در فرآیند جابجایی کالا و تقویت حمل و نقل ترکیبی اظهار داشت: با بهره‌گیری از خطوط جدید ریلی که با روش اسلب بتنی و مشارکت بخش خصوصی احداث شده است، ۷۰ هزار تن به ظرفیت حمل و نقل ریلی منطقه ویژه اقتصادی بندرامام خمینی(ره) افزوده می‌شود.وی همچنین افزود: به دنبال سرمایه‌گذاری دو شرکت بخش خصوصی در احداث خطوط ریلی جدید در قطعه‌های ۵۳ و ٤٨ اراضی پشتیبانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره) ۱۲۰ فرصت شغلی جدید ایجاد شده است.بهرامی حمل سریع و آسان محمولات، جلوگیری از اتلاف کالا، کاهش ترافیک جاده‌ای، کاهش قیمت تمام شده کالا و رعایت الزامات پدافندی غیرعامل را مهم‌ترین مزیت‌های بهره‌گیری از توان حمل و نقل ریلی عنوان و تصریح کرد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره) با برخورداری از ۱۱٤ کیلومتر راه آهن داخلی و ۱۸ ایستگاه تخلیه و بارگیری ریلی، ظرفیت روزانه تخلیه و بارگیری ۵۵ هزار تن انواع کالای نفتی، عمومی، غلات و روغن خوراکی را دارد.

لزوم تسریع در اجرایی شدن آیین نامه تردد اشخاص و وسایط نقلیه موتوری در بنادر کشور

اولین نشست تخصصی بررسی حوادث ترافیک بندری و ناشی از کار، با حضور معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی و با تاکید بر رویکرد "کنترل، کاهش و پیشگیری مستمر از وقوع حوادث مشابه" و ارائه راهکارها و اقدامات اصلاحی برگزار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، در این نشست که مدیران کل ستادی و مدیران کل و معاونین امور بندری بنادر ذیربط ، رؤسای HSE بنادر، مدیران شرکت‌های تابعه بندری و کارشناسان مرتبط نیز حضور داشتند، جلیل اسلامی، عضو هیات عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر بر لزوم سیستماتیک و روش‌مند کردن بررسی سوانح بندری تاکید کرد.به گفته اسلامی ، در فرایند بررسی سوانح بندری، پارامترهای مهمی چون آموزش‌های مستمر و برنامه‌ریزی شده ایمنی و بازنگری دستورالعمل‌ها و روش‌های اجرایی، نیز در ایمن‌تر شدن بنادر و حفظ جان اشخاص و اموال موثر خواهد بود.بنا بر این گزارش، در این نشست عبداله جعفری، مدیر ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) سازمان بنادر نیز با اشاره به وقوع چند مورد حادثه با پیامد شدید در محدوده عملیاتی تحت اختیار پایانه‌های بندری و شرکت‌های سرمایه‌گذار در بنادر، هدف محوری و اصلی از این نشست، را بررسی علل ریشه‌ای و اساسی حوادث براساس دستورالعمل ثبت، تجزیه و تحلیل حوادث (مصوب هیأت عامل سازمان) با رویکرد درس آموزی از حوادث عنوان کرد.جعفری گفت: در این نشست علاوه بر تدقیق و شناسایی علل مستقیم و ریشه‌ای وقوع حوادث بندری، راهکارهای پیشگیرانه و واکنشی مناسب در این زمینه مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت و اقدامات اصلاحی لازم الاجرا احصا شد.