

<p><b>گزارش</b></p>
<p><b>دیپلماسی ترانزیت، نقطه قوت ایران در سازمان شانگهای</b></p>
<p>سازمان میان دولتی شانگهای که در بدو تأسیس با هدف جلوگیری از نفوذ آمریکا و هم‌پیمانانش در منطقه، به ویژه خاورمیانه و اوراسیا بنا نهاده شد و شاید در ابتدا، بعد امنتی آن بارز تر از بقیه ابعاد بود، رفته رفته با اضافه شدن کشورهای نقش آفرین اقتصاد جهان مانند هند، از منظر اقتصادی متمایز تر از قبل شد. مطمئنا تا توجه به ماهیت مشترکی سازمان شانگهای، منافع قابل توجهی در عضویت در این سازمان برای ایران متصور خواهد بود. این منافع برای کشوری مانند جمهوری اسلامی ایران که به مثابه پل ارتباطی در میانه کشورهای عضو قرار گرفته، می تواند ظرفیت‌های مثبتی بویژه در بخش حمل و نقل داشته باشد. موقعیت ژئوپلیتیک خاص ایران در منطقه و جهان، بویژه با در نظر گرفتن رویدادهای اخیر در منطقه و در مرزهای شمال غرب (آذربایجان و ارمنستان) و شمال شرق کشور (افغانستان و پاکستان) می تواند منشأ فرایند فراوانی باشد. با عضویت کامل ایران در سازمان همکاری شانگهای طبیعتا با توجه به ویژگی‌های ژئوپلیتیک کشورمان، جایگاه دیپلماسی ترانزیت به شکل چشمگیری ارتقا خواهد یافت. دکتر «امید گلزاری» معاون توسعه بازار کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بررسی ظرفیت‌های ترانزیتی و بندرگاه‌های ایران در ارتقای توان اقتصادی سازمان شانگهای و تعمیق روابط با قدرت‌های برتر آسیا پرداخته است.</p> <p>به گزارش اقتصادسراسر آمد از مانا ،معاون توسعه بازار کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مطرح کرد:با عضویت ایران در این سازمان مسلما بازارهای صادراتی و وارداتی ایران توسعه خواهد یافت و جایگاه ایران در دیگر نهادها و تشکلهایی که در آنها عضو است، تحکیم پیدا خواهد کرد. عضویت در سازمان شانگهای همچنین ضمن کاهش فشارها و محدودیت‌های اعمالی بر اعضا از طریق مراودات چندجانبه، سبب تسهیل و تحکیم نقش آنها در سایر پیمان‌ها و ابر پررژه‌هایی مانند جاده ابریشم جدید یا «بیکار کمر بند و جاده خواهد شد. شایان ذکر است کشورهای عضو دائم سازمان همکاری شانگهای در مجموع جمعیتی بالغ بر ۳/۲میلیارد نفر (معادل بیش از ۴۰ درصد جمعیت ۸میلیاردی جهان) دارند و دسترسی سهل تر به این بازار می تواند فرصت‌های فراوانی در پی داشته باشد. با توجه به اینکه سازمان همکاری شانگهای نسبت به یک دهه گذشته از یک نهاد غالبا امنیتی به سمت و سوی اقتصادی پیش رفته و در این راستا روزبه روز عمق پیدا می کند که تشکیل زیرمجموعه‌هایی مانند باشگاه مشترک انرژی، شورای مشترک بانکی، منطقه آزاد تجاری و... گواه این مدعاست، عضویت در این سازمان بازار بزرگی را پیش روی بنگاههای اقتصادی عضو قرار خواهد داد تا با ارتقای سطح رقابت‌پذیری، نسبت به واردات و صادرات کالا و خدمات به بازاری منحصربه‌فرد و بزرگ به گستره بالغ بر ۴۰ درصد جمعیت جهان اقبال کرده و حتی قدرت رقابت‌پذیری در سایر بازارها را نیز ارتقا ببخشند. البته می توان گفت از منظر اقتصادی، عضویت دائم و اجرای الزامات عضویت دائم می تواند تبعات منفی ای نیز داشته باشد که از اهم آنها می توان به لزوم افزایش رقابت‌پذیری تولیدات و خدمات تولید داخل اشاره کرد. علاوه بر این موضوعات اقتصادی، عضویت در چنین نهادی به کشورهای عضو امکان تجمع امکانات و استفاده از ظرفیت‌های بالقوه ایران در مقابله با تروریسم را می دهد، چراکه به مانند پل ارتباطی اقتصادی، ایران می تواند مانند سایر مامع بزرگی در برابر گسترش تروریسم به کشورهای دیگر عمل کند. تجارت جهانی در مجموع شامل جابه جایی ۱۳/۳۳ میلیارد دلار کالاست که بخش اعظم آن به میزان ۸۷درصد معادل ۱۱/۵۵ میلیارد تن را تجارت دریایی در بر می گیرد. ۵۰کشورهای مهم و نقش آفرین در سطح منطقه و جهان در سازمان همکاری شانگهای عضویت دارند که در جمله اصلی ترین آنها می توان به چین، هند و روسیه اشاره داشت. این کشورها جزء اقتصادهای برتر جهان محسوب شده و عمدتا در دهه اخیر رشد اقتصادی قابل ملاحظه‌ای را تجربه کرده و در زمره اقتصادهای نو ظهور قرار گرفته‌اند. این سه کشور همچنین دسترسی آزاد و مناسبی به آب‌های آزاد دارند و تجارت دریایی نقش و اهمیت بسزایی در رشد و توسعه تجارت این کشورها دارد. چین به عنوان موتور محرک اقتصادی جهان و مهم ترین اقتصاد نو ظهور در یک دهه اخیر، رشد قابل ملاحظه‌ای داشته (متوسط رشد بالغ بر هفت درصد در یک دهه اخیر) و خود را به برترین اقتصاد جهان از منظر رشد اقتصادی و دومین اقتصاد برتر دنیا از منظر میزان تولید ناخالص داخلی بدل کرده است، چنین تنها کشور بزرگی بوده که حتی در دوران پاندمی اخیر رشد اقتصادی خود را حفظ کرده و رشد GDP این کشور در سال ۲۰۲۰ به رقم ۲/۳درصد رسید. این کشور همچنین با دارا بودن جمعیتی بالغ بر ۱/۴ میلیارد نفر، پرجمعیت ترین کشور جهان است. پیش بینی می شود رشد اقتصادی این کشور در سال میلادی جاری (۲۰۲۱) به رقم بالای ۸/۴درصد برسد و پس از آن رشد پایدار در سطحی بالاتر از ۵ درصد را تجربه کند. هند نیز به عنوان یکی دیگر از اقتصادهای نو ظهور در یک دهه اخیر رشد بسیار سریعی را تجربه کرده و با متوسط رشد اقتصادی سالانه بالغ بر ۵ درصد در این بازه، گوی سبقت را از انگلیس ربوده و جایگاه خود را به عنوان پنجمین اقتصاد برتر جهان تثبیت کرده است. هند همچنین با دارا بودن قریب به ۱/۴ میلیارد نفر جمعیت، دومین کشور پر جمعیت جهان محسوب می شود. پیش بینی می شود رشد اقتصادی این کشور پس از افت شدید در سال ۲۰۲۰ (منفی ۸درصد)، در سال میلادی جاری (۲۰۲۱) به رقم خیره کننده ۱۲/۵ درصد برسد و پس از آن رشد پایدار بالغ بر ۶ درصد را تجربه کند.</p>

<b>کد ۷۰۰۰</b>
<b>مدرک تحصیلی ،</b>
<b>اینجناب ماندانا سبیاح منش با کد ملی ۰۵۰۱۲۵۷۶۰۵۵۰ شماره شناسنامه ۰۵۰۱۲۵۷۶۰۵۰ فرزند عباس مقطع کارشناسی رشته مهندسی کامپیوتر– سخت فزار صادره از اداره آموزش عالی تهران مرکز به شماره ۲۵۳۳۷۲۳۷ تاریخ ۰۹/۰۹/۹۴ مفقود گردیده است. از پاینده تقاضای مرگ اعلی مدرک را به دانشکده تهران مرکزی به نشانی تهران، انتهای بلوار ارتش،خیابان شهید سوهانی بالاتر از میدان سوهانک،مجمع دانشگاهی ولایت دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی تحویل یا ارسال نماید.</b>
<b>مدرک فنی حرفه‌ای (متخصص مهندسی مکانیک) صادره از دانشکده فنی حرفه‌ای رشته مهندسی مکانیک صادره از تهران در مقطع کارشناسی رشته مهندسی کامپیوتر-سخت افزار ۰۵۰۱۲۵۷۶۰۵۰ صادره از دانشکده تقاضای مرگ اعلی مدرک را به دانشکده تهران مرکزی به نشانی تهران، انتهای بلوار ارتش،خیابان شهید سوهانی بالاتر از میدان سوهانک،مجمع دانشگاهی ولایت دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی ارسال نماید.</b>

<b>آگهی مفقودی</b>
<div><div><span><span> </span> <span> </span></span></div><span></span></div> <p>سند برگ سبیز خودروی برلیناس مدل h230 سنفید رنگ مدل ۹۷ با پلاک انتظامی ایران ۶۸ ۱۲۹۰۰۸۱ و شماره موتور Bm15.H027602 مفقود شده و از درجه اعتبار اسقاطی است.</p>
<b>کد ۷۰۰۰</b>
<b>مدرک تحصیلی ،</b>
<b>اینجناب ماندانا سبیاح منش با کد ملی ۰۵۰۱۲۵۷۶۰۵۵۰ شماره شناسنامه ۰۵۰۱۲۵۷۶۰۵۰ فرزند عباس مقطع کارشناسی رشته مهندسی کامپیوتر– سخت فزار صادره از اداره آموزش عالی تهران مرکز به شماره ۲۵۳۳۷۲۳۷ تاریخ ۰۹/۰۹/۹۴ مفقود گردیده است. از پاینده تقاضای مرگ اعلی مدرک را به دانشکده تهران مرکزی به نشانی تهران، انتهای بلوار ارتش،خیابان شهید سوهانی بالاتر از میدان سوهانک،مجمع دانشگاهی ولایت دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی تحویل یا ارسال نماید.</b>
<b>مدرک فنی حرفه‌ای (متخصص مهندسی مکانیک) صادره از دانشکده فنی حرفه‌ای رشته مهندسی مکانیک صادره از تهران در مقطع کارشناسی رشته مهندسی کامپیوتر-سخت افزار ۰۵۰۱۲۵۷۶۰۵۰ صادره از دانشکده تقاضای مرگ اعلی مدرک را به دانشکده تهران مرکزی به نشانی تهران، انتهای بلوار ارتش،خیابان شهید سوهانی بالاتر از میدان سوهانک،مجمع دانشگاهی ولایت دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی ارسال نماید.</b>

جوان قره باغ-رئیس شعبه اول شورای حل اختلاف سلساس



بندر چابهار، یکی از بندرهای مهم ایران

**بندر چابهار** دریا- کمبود آب در شهر کرمان و افزایش نگرانی‌های مسرمد با اجرای طرح انتقال آب خلیج فارس به شمال‌استان کرمان و به زودی عملیات اجرایی طرح آغاز می شود.
چند روز به انتهای سال آب آبی جاری باقیمانده است و استان کرمان در زمینه تأمین منابع آبی در بخش‌های مختلف با چالش جدی مواجه شده است. دیگر خبرها از هشدار در مورد خشکسالی گذشته و بزرگ‌ترین استان کشور با بی آبی مطلق در برخی از مناطق روبروست و بسیاری از باغ‌ها و مزارع در آستانهٔ یک کشاورزی محترمی محور اقتصادی ست خشکیده است.
به گزارش اقتصاد سر آمد، کشت دیم در سال جاری در استان انجام نشده و کشاورزان برای بارها بارش داشتن مزارع و درختان با مشکلات فراوان مواجه شده‌اند و پنجه در پنجه بی آبی با کاهش جدی تولید محصولات کشاورزی مواجه شده‌اند.
در این شرایط همچنان برداشت‌های غیر اصولی از منابع آبی باقیمانده در حال انجام است و در سال‌های گذشته نیز مسئولان به جای اجرای طرح‌های عملیاتی برای حل مشکل آب کرمان چشم انتظار پایان خشکسالی و آغاز بارش بوده‌اند و با طرح‌های عقیم را اجرا کرده‌اند.
اما نه تنها الگوی بارندگی در کرمان اصلاح نشده بلکه میزان بارش‌ها به شدت کاهش یافته و کار به جایی رسیده که بی آبی در استان موجب کاهش درآمد خانوارها و مهاجرت از شهر ها و روستاهای بی آب، به نقاط جمعیتی رسیده که وضعیت بهتری دارند.شمال و شرق کرمان که وسیع ترین باغ‌های پسته و خرما کشور را در خود جای داده‌اند حالا جزو کم بارش ترین نقاط کشور هستند و در حالی کشاورزان در حال برداشت این دو محصول هستند که بافت شدید میزان تولید مواجه شده‌اند.اما این تنها مشکل موجود در استان نیست، حالا در بزرگ‌ترین شهر استان مشکل تأمین آب شرب نیز بیشتر از گذشته خودنمایی می کند.
پروژه انتقال آب از صفا رود به شمال کرمان به دلیل مشکلات زیست محیطی متوقف شده و تنها راه موجود برای تأمین آب شرب شیرین سازی آب خلیج فارس و انتقال به شهر کرمان است.
پروژه‌ای که در او اخر سال گذشته توسط نمایندگان کرمان مطرح شد اما به دلیل عدم همکاری دولت دوادم به سرانجام نرسید.

بی برنامه بودن مسئولان در سال‌های گذشته و استفاده غیرعقلانه از منابع موجود وضعیت را به جایی رسانده که بسیاری از منابع کشاورزی استان از دست رفته و برای تأمین آب شرب هم مشکل داریم.اما با آغاز دولت سیزدهم به نظر می‌رسد مسئولان این پروژه را تنها راه حل مشکل آب کرمان یافته‌اند و به زودی هر مرحله عملیاتی این طرح در کرمان کلید خواهد خورد.در این زمینه با محمدرضا پور ابراهیمی، رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس به گفتگو نشستم.نماینده مردم کرمان در مجلس در این خصوص به خبرنگار مهر گفت: بدون شک حالا مهمترین چالش پیش روی مردم استان کرمان بی آبی است و با توجه به کمبود بارندگی در استان کرمان طی سال ۹۹ و نیمه اول سال جاری وضعیت پیچیده‌تر شده و می‌توان گفت که اوضاع منابع آبی استان بحرانی است. وی گفت: بی برنامه بودن مسئولان در سال‌های گذشته و استفاده غیرعقلانه از منابع موجود وضعیت را به جایی رسانده که بسیاری از منابع کشاورزی استان از دست رفته و برای تأمین آب شرب هم مشکل داریم. پور ابراهیمی افزود: بعد از بهره برداری از خط انتقال آب خلیج کارس برای صنایع کرمان و یزد پیشنهاد استفاده

**۵ کشتی کالاهای اساسی تا پایان هفته وارد بندر شهیدرجایی خواهد شد**
مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان گفت: ۵ کشتی حامل کالاهای اساسی برنج، روغن و گندم تا پایان هفته به بندر شهید رجایی بندرعباس وارد می شود.
به گزارش اقتصادسراسر آمد، علیرضا محمدی کرچی‌ران امروز در جمع رسانه ها اظهار کرد: از ابتدای امسال ۳۲ فروند کشتی حامل کالاهای اساسی در بندر شهیدرجایی بندرعباس پهلو گرفته و اکنون نیز ۵ کشتی در راه رسیدن به این بندر استوی با اشاره به ورود ۵ کشتی حامل کالاهای اساسی، برنج، روغن و گندم به بندر شهید رجایی بندرعباس تا پایان هفته، تصریح کرد: این کشتی‌ها شامل دو فروند کشتی حامل روغن به‌مجموع تناژ ۷۱ هزار و ۵۰۰ تن، یک فروند کشتی حامل گندم به‌تناژ ۶۶ هزار تن و دو فروند کشتی حامل جو به‌مجموع تناژ ۱۳۵ هزار تن است.
کرچی ران با اشاره به پهلو گیری ۳۲ فروند کشتی از ابتدای امسال در بندر شهید رجایی عنوان کرد: اکنون نیز یک کشتی حامل ۶۶ هزار تن ذرت و کشتی دوم نیز به همین میزان گندم در حال تخلیه کالا و حمل یک‌سره به استان‌های مقصد هستندوی با بیان اینکه همچنین تا پایان شهریور ۶۰۰ هزار تن برنج، روغن نباتی، شکر و گندم وارد ایران می شود، تصریح کرد: براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده چهار فروند کشتی حامل گندم به‌مجموع تناژ ۲۷۶ هزار تن در راه بندر شهیدرجایی هستند که تا هفته نخست همراه هار د لنگرگاه بندرعباس خواهند شد.

طرح انتقال آب خلیج فارس به کرمان اجرایی می شود

# رفع موانع انتقال آب خلیج فارس برای شرب



بخشی از این آب برای تأمین آب شرب شهر کرمان را دادیم که متأسفانه در دولت گذشته به جای رسانده آغاز فوری طرح از سوی وزارت نیرو کارشکنی شد اما پیگیری ها ادامه یافت و در دولت کثونی همکاری ها افزایش یافته و به زودی خط انتقال آبه آب برای تأمین آب شرب کرمان اجرا می شود.

**انتقال آب به کرمان باید سریع و جهادی انجام شود**
وی بیان کرد: این طرح انتقال به ۴۰ کیلومتر لوله گذاری تا شهر کرمان نیاز دارد و تأسیسات شیرین سازی آب نیز باید در کرمان احداث شود که بخشی از لوله گذاری انجام شده و روند کار به زودی تسریع می یابد. پور ابرهیمی افزود: از بخشی از این آب برای تأمین نیاز صنعتی نیز می‌توان استفاده کرد اما هدف اصلی ما تأمین بخش قابل توجهی از نیاز شهر کرمان به آب شرب پایدار است، کارشناس اداره کل هواشناسی استان کرمان در گفتگو با مهر اظهارداشت: وضعیت منابع آبی استان کرمان در شرایط نامناسب قرار دارد و در انتهای سال آبی جاری می‌توان گفت که کرمان در بدترین شرایط طی دهه‌های اخیر قرار گرفته است.
مریم سلاجقه افزود: تنها راه

سلاجقه بیان کرد: از ابتدای سال جاری آب در استان ۵۴ میلیمتر عنوان کرد و گفت: این میزان در بلند مدت ۱۳۴ میلیمتر است که در مقایسه با سال گذشته ۸۱ درصد کاهش را نشان می دهد. وی تکرار خشکسالی در سال آینده ای که از چند روز دیگر شروع می شود را برای کرمان غیر قابل جبران دانست و افزود: کرمان دیگر به بارندگی نمی تواند به عنوان منبع تأمین آب‌های زیرزمینی نگاه کند چون در ماه‌های آینده میزان بارش در کرمان از سیستان و بلوچستان و هرگز آن نیز کمتر خواهد بود و سفرهای آب زیر زمینی در بدترین وضعیت خود قرار دارند. در شرایط فعلی به نظر می‌رسد بهترین برنامه دولت سیزدهم در این استان پایداری آب شرب است که در زمینه اجرای کامل و سریع خط انتقال آب شرب به کرمان از اهمیت بالایی برخوردار و یکی از مطالبه‌های همیشگی و اصلی مردم است.

<p><b>برگزیده ها</b></p>
--------------------------

<b>مدیرکل بندر و دریانوردی امیرآباد</b>	<b>مدیرکل شیلات استان اردبیل</b>
<b>پیوستن به سازمان همکاری شانگهای فرصت طلاییی برای بندار شمالی ایران</b>	<b>اردبیل واردکننده ماهی است</b>
	

مدیرکل بندار و دریانوردی امیرآباد پیوستن ایران به سازمان همکاری شانگهای را یک فرصت طلایی برای توسعه و رونق بندار ششمین کشور دانست و گفت: این بندار آمادگی دارند تا خدمات مورد نیاز به کشورهای عضو در حوزه کالا و کشتی را ارائه کنند.به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمدعلی اصل سعیدی پور در گفت و گو با پایگاه اطلاع رسانی سازمان بندار و دریانوردی، در رابطه با پیوستن ایران به سازمان همکاری شانگهای و اینکه بندار و حمل و نقل دریایی ایران با محوریت بندار در شمالی چه نقشی می تواند در راستای تحقق اهداف این سازمان در حوزه دریایی و بندری داشته باشند، اظهار داشت: کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای حدود ۴۰ درصد جمعیت جهان و ۲۵ درصد مساحت دنیا را به خود اختصاص داده اند و ایران می تواند از این فرصت طلایی استفاده کرده و محور ترانزیتی به این کشورها و نیز کشورهای دوست و همکار آنها باشد. وی ادامه داد: حمل و نقل دریایی مهم ترین عنصر تجارت در دنیا است و ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا صورت می پذیرد و با توجه به قدرت بالای جابجایی کالا از طریق کشتی، حمل و نقل دریایی یک اصل اجتناب ناپذیر در زنجیره تجارت جهانی است.مدیرکل بندار و دریانوردی امیرآباد با اشاره به اینکه سازمان عضو سازمان همکاری شانگهای در تجارت سرآمد هستند، عنوان کرد: باید از پتانسیل بالای دریایی و بندری کشور در این راستا به بهترین شکل استفاده کنیم.سعیدی پور در پاسخ به اینکه ظرفیت بندار کشور و به ویژه بندار شمالی در راستای حمل و نقل ترکیبی با کشورهای حاشیه خزر، کشورهای حوزه CIS و اوراسیا چه میزان است، بیان کرد: ظرفیت بندار در شمالی کشور حدود ۳۰ تا ۳۰۰ میلیون تن است که نزدیک به ۲۵ درصد آن مورد استفاده قرار گرفته است و باید بدانیم که پتانسیل بسیار عظیمی در بندار شمال و جنوب کشور وجود دارد.وی افزود: بندار شمالی کشور در تمام نقاط ساحلی دریای خزر پراکنده است و از آستارا تا بندر ترکمن با ظرفیت های مختلفی فعالیت می کنند و بندر امیرآباد به عنوان بزرگترین بندر شرقی در شمال کشور فعال است و این آمادگی از طریق بندار شمالی وجود دارد تا خدمات مورد نیاز در حوزه کشتی و کالا را ارائه کنند.مدیرکل بندار و دریانوردی امیرآباد با اشاره به برنامه ریزی صورت گرفته در حوزه ر ورو-و ریلی می تواند حمل و نقل کالا به وسیله

شاوور و واکن را مدنظر قرار دهد.

مدیرکل شیلات استان اردبیل گفت: استان اردبیل در حال حاضر واردکننده ماهی است و تولید این استان کفاف نیاز همشهریان را نمی‌دند.به گزارش اقتصادسراسر آمد،سیفاله تیزرو ، اظهار کرد: در استان اردبیل از تسام گونه‌های پرورش رایج ماهی در مراکز پرورش آبزیان وجود دارد که از قزل‌آلای رنگین کمان گرفته تا کپور و آمور گونه‌های مختلف ماهیان در این استان پرورش داده شده و به بازار مصرف می‌رسد.وی با بیان اینکه در شمال استان رودخانه ارس و در جنوب این استان قزل‌اوزن از منابع عمده ماهیگیری به شمار می‌رود، تصریح کرد: بعد از خوزستان، بیشترین مراکز پرورش ماهیان گرمابی در استان اردبیل واقع شده که سعی می‌کنیم با وزن مناسب این ماهیان را پرورش داده و روانه بازار مصرف کنیم.مدیرکل شیلات استان اردبیل از پرورش گونه خاویاری در حاشیه رود ارس و قزل‌اوزن خبر داد و گفت: در این راستا از پرورش دهندگان، سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان حمایت‌های لازم انجام می‌شود. تیزرو افزود: میزان تولید ماهیان در استان اردبیل در حال حاضر به ۱۰۰۰ تن افزایش یافته و سعی کردیم در سال‌های اخیر با فعال کردن ۳۰۰ طرح نیمه‌تمام و با راکد شیلات در استان بر ظرفیت تولید بیفزاییم.وی در بخش دیگری از سخنان خود خاطر نشان کرد: در سال تولید، پشتیبانی‌ها و مانع زدایی‌ها سعی کردیم از منابع مختلف بانکی تسهیلات مناسبی را در اختیار پرورش دهندگان ماهی قرار دهیم که تسهیلات پرداختی از محل منابع کمپته امداد و بنیاد علوی به سه صورت چهار درصد بوده و در سایر منابع نیز پرداختی‌ها با سود ۱۵ تا ۱۸ درصد اتفاق افتاده است. تیزرو هزینه‌بر بودن تجهیزات و امکانات مناسب برای پرورش ماهی را یادآور شد و اضافه کرد: باید متقاضیان ۲۰ درصد آورده کنند.تیزرو صدور مجوز از طریق سازمان نظام مهندسی و منابع طبیعی را یادآور شد و اما ادامه داد: علاقمندان با دریافت مجوز از این سازمان می‌توانند از تسهیلات استفاده کرده و مانع‌زدار در کل شیلات سعی می‌کنیم به تناسب ظرفیت تولید فعالان این بخش را مورد حمایت قرار دهیم.

<p><b>اقتصاد دریایی</b></p>
<p><b>اقتصاد سراسر آمد</b></p>
<p>شششنبه ۲۹ شهریور ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۶۷</p>

گوناگون

**هشدار به صاحبان کالا برای حمل کانتینر در کشتی‌های غیرکانتینری**
صاحبان کالا برای حمل کانتینرهای خود از کشتی‌های غیر کانتینری استفاده نکنند، زیرا این قبیل کشتی ها برای حمل کانتینر طراحی نشده‌اند و حمل غیرایمن بار عواقب زاینباری دارد.به گزارش اقتصادسراسر آمد از مانا، "Akshat Arora" از تحلیلگران ارشد دریایی سنگاپور طی مقاله‌ای که در سایت های دریایی منتشر شده اعلام کرد حمل بار با کشتی هایی که برای حمل کانتینر ساخته نشده‌اند ریسکی است که به هیچ عنوان امکان ارزیابی مثبت از آن وجود ندارد و این کار باید هر چه زودتر گرفته شود.وی یادآور شد: از آن جایی که خدمه شناورهای غیر کانتینری به هیچ عنوان با حمل کانتینر آشنا نیستند نمی‌توان از حمل ایمن کالا اطمینان داشت.وی یادآور شد: ارزیابی محققان و تحلیلگران Standard Club که گزارش های واصله را مطالعه کرده‌اند نشان می‌دهد حمل کالا با کشتی‌های غیر کانتینری به هیچ عنوان در حمل و نقل دریایی مشروعت ندارد و مالکان کشتی به هیچ عنوان نباید اجازه حمل کانتینر با شناورهای دیگر را بدهند.وی در ادامه افزود: با تأکید بر اینکه در این ارتباط از اتحادیه اروپا خواسته شده تا علیه کشتی‌های فله‌بر و سایر شناورها در حمل کانتینر اقدامات قانونی به عمل آورند، خاطر نشان ساخت: سازمان IMO باید در این زمینه واکنش‌های لازم را نشان دهد.وی در ادامه افزود: مشکل بارچینی و حمل کانتینر دستورالعمل‌ها و منشور خاص خود را دارد و نمی‌توان برای حمل آن از هر کشتی استفاده کرد.وی ضمن انتقاد از مؤسسات رده‌بندی جهانی که واکنش‌های لازم را نسبت به حمل کانتینر با شناورهای غیر کانتینری نشان نمی‌دهند خاطر نشان ساخت: کمبود کشتی‌های کانتینری و رونق بازار آن نباید به وسیله‌ای برای هرج و مرج در صنعت کشتیرانی تبدیل شود و جامعه دریایی باید در مقابل چنین اقداماتی به طور یکپارچه ایستادگی کند. درست است که تجارت کانتینری رونق دارد اما روش‌های غیر معترف برای دستیابی به اهداف زینده خطوط کشتیرانی، مالکان کشتی و صاحبان بار نیست.

**پیشرفت ۳۲ درصدی تعمیرات اساسی اسکله‌های بندرامام(ره)**
تعمیرات اساسی بر روی اسکله‌های ۱۱ و ۱۲ مجتمع بندری امام خمینی(ره) با هدف صیانت از زیرساخت‌های بندری و ارتقای توان و ظرفیت آنها برای بهره‌گیری در عملیات بندری پیشرفت ۳۲ درصدی در دست انجام است. به گزارش اقتصادسراسر آمد، پروژه تعمیرات اساسی اسکله‌های ۱۱ و ۱۲ مجتمع بندری امام خمینی(ره) با بیش از ۳۲ درصد پیشرفت فیزیکی با انجام عملیات نصب سکو، آرماتوربندی و بتن‌ریزی و اجرای دیوار تقویتی در مسیر مطلوبی قرار دارد.این پروژه تعمیراتی با اعتباری بالغ بر ۲۸ میلیارد ریال در محل اعتبارات سازمان بندار و دریانوردی در مدت ۱۸ ماه به بهره‌گیری از نیروهای متخصص بومی از سال گذشته آغاز شده است. یادآور می‌شود مجتمع بندری امام خمینی(ره) با برخورداری از ۳۸ پست اسکله با انبخر بیش از ۱۳ متر، توانایی پذیرش و پهلودهی انواع کشتی در ابعاد بزرگ دارد که به لحاظ نوع کالا، اسکله‌ها به انواع مختلف اختصاص داده شده‌اند.

**بهره برداری از پروژه رادیویی سواحل مکران برای خدمت رسانی به دریانوردان و صیادان**

معاون دریایی اداره کل بندشار و دریانوردی سیستان و بلوچستان از بهره برداری پروژه پوشش کامل رادیو سواحل استان در سال جاری خبر داد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، سید حسن ابراهیمی اظهار داشت: در راستای ارتقا ایمنی دریانوردان و صیادان و عمل به تعهدات بین‌المللی از جمله کنوانسیون‌های نجات جان انسان‌ها SOLAS و جستجو و نجات دریایی SAR، پروژه پوشش کامل رادیو سواحل استان در سال جاری توسط این اداره کل بهره برداری می‌گردد.وی با بیان اینکه پروژه کامل پوشش رادیو منطقه A۱ دریایی، در امتداد آب‌های سواحل ۵۴۱ کیلومتری استان، با ایجاد پوشش رادیویی VHF، ارتباط پایدار و سریع دریانوردان و صیادان محلوده مذکور با مراکز اطظار در دریای MRCC بندر چابهار ایجاد نموده و با دریافت و ارسال بموقع اطلاعاتیه‌ها و اختطارهای دریایی، امکان اعزام سریع‌تر تیم‌های امداد دریایی و واکنش موثر در مواقع اضطرار و عملیات‌های جستجو و نجات دریایی را فراهم می‌سازد.ابراهیمی افزود: این پروژه مهم زیربنایی با هدف ارتقای ایمنی و دریانوردی در طول سواحل مکران، دارای پنج سایت محباتر دریایی در بندر گوئار، می‌رس، چابهار، گوردیم و زراباد با پیشرفت بالای ۹۰ درصد در حال اجرا می‌باشد، که با پوشش رادیویی VHF در آب‌های ساحلی مکران، ملوانان و جوامع محلی می‌توانند با خطاری آسوده، دل به دریا بزنند.

**مرگ دلخراش دو صیاد محلی در تالاب بین‌المللی هورالعظیم**
یک فعال محیط زیست در خوزستان مرگ دو صیاد بومی در تالاب بین‌المللی هورالعظیم به دلیل کمبود اکسیژن و بیوگاز را تأیید کرد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، ناصر بیات در افزود: حادثه دلخراش سرگ ناگهانی دو صیاد در تالاب هورالعظیم که جسد بی جان آن‌ها در کنار جادهٔ رود منق پیدا ی شد. زنگ خطری جدی برای حیات این تالاب به شمار می‌رود.وی گفت: با کم شدن شایان آب در تالاب و عقب نشینی آب در نتیجه کمبود اکسیژن و مرگ گیاهان آبی و موجودات زنده و همچنین گازهای ناشی از فعالیت باکتری‌ها و تجزیه کنندهای طبیعی، بیوگاز در تالاب تشکیل می‌شود. عبیات افزود: بیوگاز بر اثر واکنش‌های تجزیه‌ای بی‌هوازی میکروارگانسیم‌های زنده در محیطی تولید می‌شود که مواد آلی در آن وجود دارد، بیوگاز مخلوطی از سه ترکیب با نام‌های متان، دی اکسید کربن و سولفید هیدروژن است. وی با بیان اینکه هنوز بخش‌هایی از تالاب هورالعظیم خشک بوده و غلظت آب موجود در تالاب بالا و اکسیژن آن کم است، افزود: وضعیت زیست محیطی این تالاب همچنان بحرانی است.