

## اقتصاد سرآمد

سه‌شنبه۱۷ خرداد۱۴۰۱–شماره ۱۳۷۱

**بندرهای نوپای شرق هر مز گان در حال توسعه برای از آمدزایی**

بندرهای شهید باهنر، شهید حقانی، پشت شهر و نخل ناخدای بندرعباس، کرمان، تیاب و کلاهی میناب، سیریک و جاسک جزو بندرهای شرق هر مز گان بوده که به جز بندر شهید باهنر باتوجه به اینکه این بندرهای نوپا در مراحل اولیه در آمد کمی دارند و یا در آمد ندارد، نیاز به توسعه زیر ساختی برای در آمدزایی است.

وی در خصوص ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در بندر تیاب نیز گفت: این بندر از جمله بنادر کوچک با بازدهی بالاست که عملیات احداث و تعمیرات اسکله‌های آن از سال گذشته آغاز و در حال حاضر مراحل تکمیلی خود را سپری می‌کند. مدیر بنادر و دریانوردی شرق هر مز گان اظهارداشت: با توجه به دسترس بودن زیرساخت‌ها برای احداث انبارهای کالا و جهش در طرح‌های توسعه‌ای، زمینه‌های مناسبی برای واگذاری این بندر با قراردادهایی مانند (BOT) به سرمایه گذار را داراست.محمدحسینی یادآورشد: بندر سیریک که عملیات احداث اسکله جنگل منظره شمع و غر نشه آن در حال اتمام و بهره‌برداری است با عملکردی افزون بر ۲۲ هزار تن در سال ۱۴۰۰ از فرصت مناسبی برای کاپوئتاژ مواد معدنی به سایر زیرایر برخوردار است.

به گفته وی، خور آذینی در شهرستان سیریک و خور تیاب میناب نیز از دیگر مناطق گردشگری بکر در سواحل مکران هستند که با توجه به اکوسیستم موجود در آن‌ها، تدوین و اجرای طرح‌های مطالعاتی ویژه‌ای را از سویی بخش دولتی و خصوصی می‌طلبد.ثبت رکورد جابه جایی کالا در بندرهای شرق هر مز گان طی ۲۰ سال گذشته بندرهای نوپای شرق هر مز گان در حال توسعه برای در آمدزایی بواسطه نیاز روزافزون به صادرات و واردات کالا، دولت سیزدهم برنامه توسعه و تکمیل طرح‌های بندر گاهی را در بنادر فعال و حیاتی هر مز گان به دست گرفته‌است و بر روی آن‌ها سرمایه گذاری بیشتری انجام داده تا بتوان سرریز ظرفیت تخلیه وبارگیری دراین بندر انجام شود.در سال گذشته ۲ میلیون و ۳۳۴ هزار و ۵۷۲ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندرهای شرق هر مز گان تخلیه و بارگیری ششده است که این میزان با افزایش ۲۷ برابری نسبت به سال ماقبل آن، طی ۲۰ سال گذشته پی سابقه بوده است.مدیر بنادر و دریانوردی شرق هر مز گان در این راستا گفت: در این مدت یک میلیون و ۷۹۴ هزار و ۲۱۶ تن کالای غیرنفتی و ۸۴۰ هزار و ۳۵۶ تن کالای نفتی از بندرهای شرق هر مز گان تخلیه و بارگیری شده است که به تریب ۱۳ و ۷۴ درصد نسبت به سال ۱۳۹۹ افزایش داشته است.محمد حسینی یادآورشد: در سال ۲ میلیون و ۱۲۸ هزار تن کالای نفتی با افزایش ۱۲ درصدی از بندر شهید باهنر، ۲۳۸ هزار و ۸۷۴ تن با افزایش ۹۳ درصدی از بندر جاسک، ۲۲ هزار و ۲۶۶ تن با افزایش ۵۹۲ درصدی از بندر سیریک و هشت هزار و ۱۹۶ تن با رشد ۳۶ درصدی از بندر تیاب میناب تخلیه و بارگیری صورت گرفته است.در این‌ارزادشت: همچنین در مدت یکسال گذشته یک میلیون و ۴۰۱ هزار و ۹۷۹ تن کالای غیرنفتی از بندرهای شرقی هر مز گان به کشور وارد شده و از بندرهای شرق هر مز گان خیر شد که بندر شهید باهنر با صادرات یک میلیون و ۲۱۷ هزار و ۸۳۷ تن بیشترین میزان نسبت به بندرهای شرق استان را به خود اختصاص داده است.به گفته مدیر بنادر و دریانوردی بندر شهید باهنر، برنج، خشکبار، مصالح ساختمانی، ماشین آلات صنعتی از مهم ترین کالاهای صادراتی بندرهای شرقی هر مز گان بوده است. وی همچنین از پهلوگیری ۱۱ هزار و ۴۰۵ فروند انواع شناور از بندرهای شرق هر مز گان خبر داد و گفت: از این تعداد ۳۳۷ فروند بالای یکهزار تن و ۱۱ هزار و ۲۸ فروند زیر یکهزار تن می‌باشد که نسبت به سال گذشته ۴۵ درصد افزایش داشته است.مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر همچنین با اشاره به آمار سفرهای دریایی در سال ۱۴۰۰ گفت: با کاهش همه‌گیری ویروس کرونا و تاکید بر لزوم رعایت پروتکل‌های بهداشتی و مراقبتی، سه میلیون و ۹۹ هزار و ۶۶۶ هزار سفر در بندرهای شرق هر مز گان طی سال گذشته جابه‌جا شد که مسیرهای دریایی بندر شهید حقانی به جزیره های قشم و هرمز و مسیر بین‌المللی شهید باهنربه شارجه بیشترین آمار را به خود اختصاص داده است.

**نگاهی به مزیت‌ها، امکانات و زیر ساخت های بندرهای شرق هر مز گان**

یکی از مهم ترین زیرساخت‌های توسعه اقتصادی در مناطق مرزی، بندرهای فعال و مجهز به امکانات و تجهیزات روز دنیا است که می‌توانند باتوجه به شرایط تحریم ها سهم بسزایی در صادرات و توسعه داشته باشند.بندرهای کوچک هر مز گان به ویژه در شرق استان نقطه قوت در اقتصاد دریا محور محسوب می‌شوند که می‌توان در شرایط تحریم ها از همه ظرفیت‌های آن برای رشد و توسعه بیشتر اقتصاد استفاده کرد.بندرهای شهید باهنر، شهید حقانی، هر مز، تیاب، سیریک و جاسک و بندر مجموعه اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر و بنادر شرق استان هر مز گان دارند که بیشترین فعالیت‌های تجاری از طریق بنادر شهید باهنر، تیاب و جاسک صورت می‌گیرد. بندر شهید باهنر در شرق هر مز گان از موقعیت ممتاز جغرافیایی در دسترسی به آب‌های آزاد جهان از طریق خلیج فارس، اتصال به راه‌های بین‌المللی، نزدیکی به منطقه آزاد قشم، جزیره هاو بندرهای تجاری خلیج فارس بر خود دارد بوده که آن را به پایگاهی راهبردی و منحصر به فرد پس از مجتمع بندری شهید رجایی تبدیل کرده است.وجود ظرفیت های لازم برای صادرات میوه و تره بار به عنوان بزرگترین پایانه صادراتی میوه و تره بار کشور، وجود ظرفیت های لازم برای صادرات میعانات گازی به عنوان تنها پایانه صادرات میعانات گازی، خطوط منظم حمل و نقل دریایی کاننیز پنجگالی به بنادر خاشیه خلیج فارس، وجود خطوط کانتینر جابه جایی مسافر به کشورهای خاشیه خلیج فارس، نزدیکی به مراکز خرید، دارای بالاترین استانداردها در خصوص نگهداری، ایمن و امن کالاهای ورودی و خروجی در بندر، نزدیکی به جزایر قشم، هرمز و غیره، کمترین فاصله دریایی با بندار مهم از جمله جبل علی، شارجه، دبئ، نزدیکی به صنایع تولیدی، صنعتی و پژوهشی، امکان پهلوگیری کشتی های بزرگ با حداکثر پیچور ۱۱.۵ متر از ظرفیت ها و مزیت های بندر شهید باهنر است.



#### سومین همایش ملی علوم زیستی دریای مکران گر گزار می شود

سومین همایش ملی علوم زیستی دریای مکران روز دوشنبه، ۳۰ خرداد، ۱۴۰۱ لغایت سه شنبه، ۳۱ خرداد، ۱۴۰۱ به وسیله دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار و تحت حمایت سیویلیکا در شهر چابهار برگزار می‌شود.مرجع دانش اعلام کرده، با توجه به اینک که این همایش به صورت رسمی برگزار می‌گردد، کلیه مقالات این کنفرانس در پایگاه سیویلیکا و نیز کنسرسیوم محتسوی ملی نمایه خواهد شد و شما می‌توانید با اطمینان کامل، مقالات خود را در این همایش ارائه نموده و از امتیازات علمی ارائه مقاله کنفرانس با دریافت گواهی کنفرانس استفاده نمایید.حوزه های تحت پوشش: علوم دریایی و اقیانوسی برگزار کنند: دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار و تحت حمایت سیویلیکا–شهر برگزار: چابهار– محور کنفرانس: زیست شناسی دریا– شیلات– زیست فناوری دریایی– شیمی دریا– محیط زیست دریایی– اقیانوس شناسی– بر اساس داده های مرج دانش(سیویلیکا)، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، دانشگاه ای دولتی است که در رتبه ۲۲۳ از نظر تولید علم در کل کشور و رتبه ۲۲ در میان دانشگاه های دولتی قرار دارد. آمار مقالات منتشر شده این مرکز علمی، ۱۷۷۹ را نشان می دهد.

#### در گفتگوی «اقتصادسرآمد» با دکتر زراعت گر رییس دانشکده مهندسی دریا دانشگاه امیر کبیر مطرح شد

# سهم قابل توجهی را به اقتصاد دریا اختصاص دهید



#### گروه دانش دریا – بخش نخست گفت و گوی اختصاصی

تحریره اقتصادسرآمد با استناد دکتر حمید زراعت گر، رییس دانشگاه، مهندسی دریا دانشگاه امیرکبیر را در شماره پیش روزنامه اقتصادسرآمد، خواندند، حسب اهمیت موضوع، بخش دوم و پایانی را تقدیم می‌کنیم با این امید که نگاه مردم، مجلس و دولت از خشکی محور به سمت دریامحور بچرخد و از نعمات بسیار بالای اقتصاد دریا بهره مند شود.

#### افکار عمومی و شناخت اقتصاد دریا

**اقتصاد سرآمد: افکار عمومی،** نسبت به رشته های خود دریا غریب و ناآشناست. بررسی روزنامه اقتصاد سرآمد با گفت و گو با جمعی از دانشجویمان و خانواده ها حکایت دارد که اطلاع از علوم دریایی به شدت محدود است. مهندسی دریا ناشناخته است و دانشجویان اغلب با شناخت لازم و کافی، این رشته را انتخاب نمی کنند و قدر مسلم، این نقص باعث کاهش اثربخشی خروجی ها خواهد شد. حال سوال این است که چرا اطلاعات کافی –مانند رشته های دیگری چون پزشکی، حقوق و…- در میان خانواده ها و ورودی های کنکور نیست یا بسیار اندک است؟

باید توجه بدهم که اساسا کسی که در مهندسی دریا تحصیل می‌کند، اصلا به دریا یا کشتی وارد نمی‌شود و در دریانزدگی نمی‌کند! و کنار دریا قرار می‌گیرد؛ زیرا تمام کارخانجات کشتی سازی، تعمیرات کشتی، ساخت سکو و… در کنار دریا(در ساحل) قرار دارند و حتی بعضا دفاتر طراحی در مراکز استان ها قرار می‌گیرند. بنابراین، خانواده مستحضر باشند که فرزندانشان که مهندسی دریا را برای ادامه تحصیل انتخاب می‌کنند، لزوما وارد دریا نشده و در دریانزدگی نمی‌کنند.

البته دریارفتن و دریانوردی گرچه جزو کارهای سخت است؛ اما لذت و زیبایی خودش را دارد؛ ولی هر چه باشد شامل حوزه مهندسی دریا نمی‌شود و در حوزه دریانوردی، مهندسی کشتی و… قرار می‌گیرد که خانواده ها برای راهنمایی فرزندان خود برای انتخاب رشته باید به این نکات توجه بفرمایند. محل کار مهندس دریا جنوب و شمال ایران و تهران و مراکز استان هاست، مراکز تحقیقاتی و دانشگاهی در شهرهای ساحلی و بعضا در مراکز استان ها است.

بزرگترین کارخانه کشتی سازی ما ایزوایکو (isoico) است در بندرعباس، که با ظرفیت بسیار بالا، کشتی های کوچک و بزرگ و سکو می‌سازد. شرکت صدرا در جنوب و در جزیره صدرا هست که هم ظرفیت بالای در ساخت سکو و کشتی دارد و بخشی از به نکاح دارد که ساخت و تعمیر کشتنی انجام می‌دهد. غیر از این ها، تعداد زیادی شرکت های کوچک و بزرگ دیگر داریم که آن ها ساخت و ساز کشتی و سکو را در برنامه دارند و همگی هم در سواحل هستند.

شرکت های طراحی و مهندسی علاوه بر استان های ساحلی، در تهران و مراکز استان ها هستند و خانواده ها و کسانی که علاقه مند به انتخاب رشته در حوزه مهندسی دریا هستند می‌توانند با مراجعه به این شرکت ها اطلاعات کافی به دست آورده و با خیال آسوده تری، فرزندان خود را راهنمایی و یا انتخاب رشته کنند.

#### وضعیت کشتی سازی در ایران

**اقتصاد سرآمد: از این توضیح شما استفاده می‌کنم تا بررسیم وضعیت کلی کشتی سازی ما اکنون چگونه است و به طور مشخص تابع قوانین بین‌المللی هست یا خیر؟**

کشتی ها و فعالیت های مرتبط با کشتی ها و بنادر، فعالیت شان فعالیت بین المللی است؛ به این مفهوم که کشتی به عنوان یک محصول، بین بنادر جهان

عظیم و نهفته برای توسعه دارند. گردشگری یک نمونه بود که ذکر کردم که اگر فعال شود، می‌توانم به تیغ، صنایع وابسته را فعال کنیم و به توسعه پایدار با اشتغال زایی بالا برسیم.

فرض کنید که گردشگری دریایی فقط منجر شود به ساخت قایق های کوچک، همین یک مورد، چقدر در اشتغال، بهبود ساخت و سازهای سواحل و گردش مالی منجر می‌شود؟ حال تصور کنید که تمامی ابعاد صنایع دریایی و منافع سواحل به کار گرفته شود؛ آن گاه به چه مرتبی خواهیم رسید؟

#### اقتصاد دریا در سایر کشورها؟

**اقتصاد سرآمد: وضعیت اقتصاد دریا در سایر کشورها چگونه است؟ به نظر می‌رسد که کشورهای دیگر سرمایه گذاری بسیار بزرگی بر اقتصاد دریا داشته اند و رشد شتابنده ای در این رابطه داشته و دارند.**

چین بر برنامه ریزی موفقی که از سال ۱۹۹۹ داشت، به سرعت سهم یک درصدی خود را بالا برد. کره جنوبی و ژاپن به ۳۰ درصد سهم از بازار اقتصاد دریا رسیده اند. کشورهای اروپایی که سهم خود را به دلیل تولید ارزان در کشورهای دیگر از دست دادند، به ساخت و سازهای ویژه و تولید کشتی های خاص روی آوردند که از تکنولوژی روز بهره مند هستند. مثلا ایتالیا و فرانسه سهم بزرگی از ساخت کشتی های مسافربری را دارا هستند که کشتی های فوق العاده پیچیده ای هستند از نظر طراحی و ساخت. بخشی از کشورهایی که تکنولوژی روز دنیا را داشتند، ساخت کشتی را تعطیل کرده و به سراغ ساخت تجهیزات رفتند. هلند یکی از آن کشورهاست که بدنه را خودش نمی‌سازد؛ بلکه بدنه را در کشورهای دیگر تولید و با تجهیزات اختصاصی خود، آن را تجهیز می‌کند. نروژ هم تقریبا به همین سبک عمل می‌کند. حتا کشورهایی که از سواحل طولانی هم برخوردار نیستند اما صاحب تکنولوژی هستند، به سراغ ساخت تجهیزات با فناوری روز رفته و موفق شده اند. ما به عنوان کشور ایران، قایلند در ساخت کشتی های ساده تر و معمول است زیرا ساخت تجهیزات، نیاز به زمان دارد و نیز، صرفه اقتصادی ندارد و بهتر است وارد شوند. در حوزه کشتی های کانتینر بر، نفت کش و… و قایلند داریم و قایلیم خوبی هم داریم. همه این کشورهایی که به خاطر رقابت، کشتی سازی را تعطیل کنند و به تولید تجهیزات یا کشتی های خاص روی بیاورند، یک بخش سازی از کشتی سازی را حفظ کرده اند و آن بخش نظامی آن هاست. به خاطر این که در این باره نمی‌توانند وابسته باشند. ایران در دهه ۴۰ شروع کرده در دهه ۵۰ در حال شکل گیری بود؛ اما بعد از جنگ، اولین ساخت و سازهای جدی کشتی سازی صورت گرفت. در انتهای دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ رشد کرد و ما تعداد قابل توجهی کشتی تجاری ساختیم. به سرخورد به تحریم ها و رقابت شدید جهانی، و مواجه شدید با ضعف های درونی در رابطه با فنون، علوم و مهارت ها و نیز بازار داخلی و مصرف داخلی به شدت کاهش یافت، کارخانجات هم دچار مشکل شدند و به ناچار، بخشی از بازار را به کشورهای چین و کره واگذار کردیم و در نتیجه، کشتی سازی ما که به سرعت رسیده بود، دچار افت شد و تولید کم بود.

ایران در بخش کشاورزی، صنعت، خدمات و نفت و گاز، هر کدام سهمی از اقتصاد ایران را تشکیل می‌دهند. در بخش صنعت و خدمات دریا، ظرفیتی که برای ایران وجود دارد، ظرفیت بسیار بسیار زیادی است. من بر کلمه بسیار تاکید کردم و سه بار آن را با آگاهی و دقت، تکرار کردم. هم در شمال و هم در جنوب، ظرفیت های نهفته عظیمی وجود دارد که هر کدام از آنها فعال شوند، سهم قابل توجهی از اقتصاد کل ایران را به دوش می‌کشند. مثال های متعدد و فراوانی می‌توان مطرح کرد؛ برای مثال، خشکسالی یک پدیده در ایران است و در فلات مرکزی به طور جدی این اتفاق دارد می افتد؛ ایران چه باید کند که هم از این خشکسالی بگذرد و هم کشورش را به درستی توسعه بدهد، اشتغال ایجاد کرده و ظرفیت های اقتصادی را به کار بگیرد؟ باید برو به سمت دریا. کدام دریا، کدام سمت؟ هر دو سمت! البته می‌کنیم اگر خیال کنیم که فقط باید به سمت جنوب برویم. مادو دریا داریم هر کدام ظرفیت های بزرگی دارند. سواحل طولانی داریم در جنوب ایران که دست نخورده است. سواحل مکران و خاشر مکران یعنی از بندرعباس به سمت بوشهر، بخش های بزرگی از سواحل بکر هستند. و همه و همه ظرفیت های بالا و همه چیز دارند؛ از منابع شیلات و داخلی دریا تا انتقال صنایع آب بر به آن سواحل، کانالوزی پایه دریا، حمل و نقل بر پایه دریا، توسعه گردشگری دریا، و در جنوب و حتا در شمال کشور ممکن است، شمال می‌تواند قطب گردشگری دریایی نه فقط در داخل بلکه در سطح بین المللی می‌تواند باشد؛ اما اکنون استفاده از دریا در آنچام بسیار محدود– در حد شنا کردن با استفاده محدود از قایق های بسیار قدیمی– است و بستر لازم گردش گری(تورست) ایجاد نشده است.

گردش مالی تورسم دریایی جهان بیش از صد میلیارد دلار است. این رقم بسیار بزرگی است. سی درصد این مبلغ به ساخت و تولید دریا به سرعت آن به خدماتی است که به مردم داده می‌شود. ترکیه که از کشورهای نزدیک ما از نظر فرهنگی و سواحل است، حدود ۵۰۰ میلیون دلار درآمد تورست دریایی دارد؛ اما متاسفانه ما در ایران تقریبا تورست دریایی نداریم– اگر هم تست بسیار ناچیزی است– و سهم چندان ای از این اقتصاد بزرگ نصیب ما نمی‌شود. سهم گردشگری (تورست) در اقتصاد جهان بین ۶ تا ۱۰ درصد است که این مقدار بر اساس آمار مرکز آمار ایران ارائه داده، حدود ۱۰۲ درصد در ایران است. در دل این ۲، درصد، سهم تورست دریایی تقریبا صفر است. سواحل مکران و غیر مکران و سواحل شمال ایران ظرفیت های

#### معاون اقتصادی استاندار گیلان

به دلیل تحریم ها، با مشکل زمان بندی در طراحی و تولید مواجه شدیم؛ زیرا کشتی سناز الزاما تمامی اجزای یک کشتی را نمی‌سازد؛ بلکه بدنه را می‌سازد و با تجهیزات از کشورهای مختلف تامین می‌نهایی می‌کند. تحریم ها مانع تحقق زمان بندی شد و مشتری ها به سمت کشورهای دیگر رفتند. این یک قاعده است برای تمامی کشتی سازی ها در جهان که یک بخش را خودش می‌سازد و بخش های دیگر تجهیزات را وارد کند؛ مشکل در تامین تجهیزات، زمان بندی ساخت و ساز را از بین برد.

#### توصیه به تصمیم سازان و تصمیم گیران

**اقتصاد سرآمد: برای تاکید به موارد بالا، به عنوان یک استاد نخبه و رییس دانشکده مهندسی دریا، توصیه صریح و روشنی و مستقیم شما به نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی و نیز دولت محترم به عنوان ارکان قانون گذاری، برنامه ریزی و اجرا که می‌توانند بسیار موثر باشند در توجه به اقتصاد دریا چیست؟**
در برنامه توسعه بعدی و همچنین در بودجه کشور که از قوانین مهم کشور است، توسعه دریا محور، سهم قابل توجهی به خودش اختصاص دهد؛ زیرا ظرفیت اقتصاد دریا، بسیار بالاست و مانع آن به سرعت به کل کشور می‌رسد. استفاده ای از آن از اقتصاد دریا می‌کنیم، بسیار محدود و ناچیز است. بزرگ ترین و توسعه یافته ترین شهرهای ما باید مانند دنیا، در کنار سواحل باشد. اگر سریع به اقتصاد دریا با تمام توان ورود نکنیم، خسارت می‌بینیم. اگر ما برنامه وارد بهره برداری از اقتصاد دریا نشویم، نیازها مردم را وارد به دریا می‌کند و بدون برنامه و نامحکم عمل خواهد شد. برای مثال به مازندران که طبق آمار ۳۰۵ میلیون جمعیت داشت، اکنون همین مقدار مهاجر دارد. انتظار می‌رود طی دهه های آینده، حدود ۲۰ میلیون نفر دیگر مهاجرت کنند. انتظار من این است که ما برنامه ریزی دولت، بخش مهمی از فلات مرکزی به سواحل جنوبی ایران مهاجرت کنند. این مستلزم برنامه ریزی است و اقدام و تدوین. اگر ما به عنوان قانون گذار، قوانین لازم و به عنوان مجری، برنامه لازم را نداشته باشیم و زمان را از دست بدهیم، اتفاق ها به صورت کنترل نشده رخ خواهد داد و ناچار، وارد بحران بزرگی خواهیم شد. لازم است برنامه داشته باشیم تا به همه فرصت مناسب برای تصمیم گیری و حرکت منظم و مستمر به سمت سواحل بدهیم و همزمان، توسعه متوازن و موفقی در جنوب و شمال داشته باشیم.



آفرین حرکت کنند. امام جمعه بندرانزلی با تاکید بر اینکه بنادر نیز باید شیوه های نوین را در دستور کار داشته و به دنبال جذب سرمایه گذار و تجار باشد، گفت: در استان و شهرستان انزلی باید از ظرفیت در و بنادر استفاده بهینه داشته باشیم.

#### رها سازی ۷۱۰ هزار قطعه بچه ماهی بومی در رودخانه کارون شهرستان شوشتر

رئیس اداره شیلات شهرستان شوشتر، گفت: عملیات رها سازی ۷۱۰ هزار قطعه بچه ماهی بومی گونه بنی و شیریت در رودخانه کارون شهرستان شوشتر با موفقیت اجرایی شد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی پور در همین راستا گفت: پیش از ظهر امروز رها سازی ۷۱۰ هزار قطعه بچه ماهی بومی گونه بنی و شیریت در رودخانه کارون شهرستان شوشتر با حضور فرمانداری، همکاران اداره حفاظت محیط زیست این شهرستان صورت گرفت. وی افزود: این طرح هر ساله در منابع آبی شوشتر با هدف حفظ و بازسازی ذخایر آبزیان اشتغال جوامع محلی اجرایی می‌شود. براساس این گزارش، از ابتدای فصل رها سازی بچه ماهیان بومی در استان خوزستان در سال جاری تاکنون این طرح در منابع آبی از جمله، تالاب شادگان، رودخانه کرخه و شاورر، سد تنظیمی گتوند و حمیدیه اجرایی شده است و سایر مناطق مستعد نیز تا پایان دوره از اجرای این طرح بهره مند خواهند شد.

**امکان سنجی صادرات غذای آبزیان ایران به روسیه**
در دیدار ولادیمیر لایونوف معاون نخست وزیر و وزیر کشاورزی و شیلات ایالت کارلیا روسیه با معاون توسعه آبی پروری سازمان شیلات ایران درباره صادرات خوراکی آبزیان، تخم چشم زده به ایالت مذکور بحث و تبادل نظر به عمل آمد. به گزارش اقتصادسرآمد، در این دیدار طرف ایرانی ضمن اشاره به ظرفیت های داخل کشور در زمینه غذای آبزیان و تخم چشم زده آمادگی خود را برای صادرات این محصولات به روسیه و ایالت کارلیا اعلام نمود. طرف روسی از خرید غذای آبزیان از ایران استقبال نمود و مقرر شد موضوع از طریق بخش های خصوصی دو کشور پیگیری شود.

**برگزاری مانور عملیاتی اطفاء حریق در بندر کنگان**
مسئول ایمنی و آتش نشانی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: با توجه به فراگیر شدن فصل گرما و افزایش دمای هوا و احتمال وقوع آتش سوزی در بنادر، مانور عملیاتی اطفاء حریق در بندر کنگان انجام شد.به گزارش اقتصادسرآمد، حیدر مجدینا با اشاره به اجرای مانور عملیاتی اطفاء حریق در بندر کنگان اظهار داشت: با توجه به فراگیر شدن فصل گرما و افزایش دمای هوا که موجب بهره گیری از سیستم های خنک کننده با استفاده غیر مجاز از موتورهای بنزینی در شناورهای چوبی و فایبر گلاس می‌شود و بر اساس سوابق علل آتش سوزی های قبل که اکثر تهدیدات آتش سوزی از نوع الکتریسته بوده، با برنامه ریزی و طراحی سناریوی از قبل پیش بینی شده جهت حفاظت و تامین ایمنی شناوران مستقر در اسکله، مانور عملیاتی اطفاء حریق در بندر کنگان برگزار شد.مسئول ایمنی و آتش نشانی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر افزود: در این مانور ضمن ارزیابی توان عملیاتی و آمادگی نیروهای عملیاتی ایمنی و آتش نشانی بندر، ایجاد هماهنگی بیشتر میان تیم های پشتیبانی و قسمت های اداری از جمله مجموعه مدیریتی، یگان حفاظت بندر، امور دریایی و سایر ارگان های شهری از دیگر اهداف بوده است. وی بیان کرد: در این مانور عملیاتی آتش نشانی با آمادگی کامل و برنامه ریزی دقیق مانور از طبق سناریوی طراحی شده و در زمان مقرر و همچنین با رعایت تمامی اصول و استانداردهای لازم با موفقیت به پایان رساندند. مجدینا اضافه کرد: در این مانور عملیاتی فرمانداری شهرستان کنگان، پلیس مرزبان دریایی، سازمان آتش نشانی شهر داری، هلال احمر، اورژانس جاده ای، محیط زیست و تعاونی لنجداران به عنوان تیم های پشتیبان عملیاتی حضور فعال داشتند.

#### از دحام بنادر جهانی هنوز با شرایط عادی فاصله دارد

در حال حاضر ده و نیم درصد ناوگان جهانی به دلیل تأخیرهای زنجیرهٔ تامین و لجستیک کالا تحت تأثیر ازدحام بنادر قرار دارند.به گزارش اقتصادسرآمد، در گزارش مؤسسه Sea-Intelligence دنامارکي در این زمینه آمده است که اگرچه از ژانویه ۲۰۲۲ تا کنون سه درصد از ازدحام بنادر کاسته شده، اما همچنان دمای ناوگان جهانی درگیر ازدحام بنادر هستند. آآن مورفی مدیرعامل این مؤسسه با اشاره به اینکه تجزیه و تحلیل داده‌های دریافتی حاکی از آن است که ازدحام بنادر با شرایط عادی هنوز فاصله دارد گفت: اگرچه نمی‌توان با قاطعیت گفت که ازدحام بنادر یک بحران دریایی است، اما در اکثر بنادر آمریکا، چین، آلمان، هلند و کره جنوبی هنوز ازدحام مشاهده می‌شود، اما کشورهای اسپانیا، ایتالیا و یونان پیشرفت‌هایی را در این زمینه کسب کرده‌اند. وی افزود: صنعت حمل و نقل کانتینری از ماه‌های پایانی سال ۲۰۲۱ با مشکل ازدحام بنادر مواجه شد که اوج آن در بنادر آمریکا مشاهده شد و انتظار می‌رفت که با ورود به سال ۲۰۲۲ موضوعی به نام ازدحام بنادر در ناوگان جهانی کاسته شده باشد. وی در پایان گفت: موضوع ازدحام بنادر در یک ماه گذشته در اروپا تا حدودی بهبود یافته و علی‌رغم این کاهش همچنان سطح ازدحام با بالا است و به نظر می‌رسد ناوگان جهانی همچنان با این مشکل دست و پنجه نرم میکند.

**هیات علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی ماهواره بهتر بن روش برای پایش دائمی محیط‌های آبی**
از آنجایی که انواع آبزیان از پلانکتون‌ها تا نهنگ‌ها برای زیست ما مهم هستند؛ از این رو پایش دائمی محیط‌های آبی بسیار ضروری است که در این زمینه استفاده از ماهواره‌ها و سنجش از راه دور از بهترین روش‌ها در این راستا به ششمار می‌رود. به گزارش اقتصادسرآمد، دکتر غلامرضا محمدپور از اعضای هیات علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی در دبینار ذرات معلق و آلودگی میکرو بیلاستستیک‌ها در محیط‌های دریایی که به مناسبت روز جهانی اقیانوس به صورت مجازی در محل پژوهشگاه برگزار شد، وجود آبزیان و پلانکتون‌ها و فیتوپلانکتون‌ها برای زیست ما بسیار ضروری است، به گونه‌ای که پایش فیتوپلانکتون‌ها، آبزیان و گونه‌های زیستی در خلیج فارس و دریای عمان موجب مدیریت بهتر خواهد شد. وی افزود: نمونه ندر برخورد نهنگ‌ها به طور کشتی‌ها و شناورها و مردن آنها و وارد شدن جسد آنها به سواحل است و از آنجایی که نهنگ‌ها نقش مهمی در پایداری محیط زیست ما دارند، پایش گونه‌های زیستی دریایی می‌تواند از بروز چنین رخدادهایی در محیط آبی جلوگیری کند. محمدپور با اشاره به نقش پلانکتون‌ها و فیتوپلانکتون‌ها در زنجیرهٔ زبستی محیط‌های آبی، خاطر نشان کرد: هر جایی که پلانکتون‌ها حضور دارند، ماهیان بزرگتر و نهنگ‌ها و سایر آبزیان را به سوی خود می‌کشند و به منظور حفظ و حفاظت از این اقیانوس‌های آبی بررسی‌های عمیق می‌شوند. این محقق پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی به بیان روش‌های رصد و پایش ذرات معلقش پرداخت و گفت: یکی از این روش‌ها، روش سنجش از راه دور است که می‌توان با هزینه‌ای کم و یا بدون هزینه به طور دائمی ذرات معلق و وضعیت آبزیان منطقه‌ای را پایش کرد. وی به اجرای پروژه‌های جهانی در این زمینه اشاره کرد و یادآور شد: پروژه‌های بسیار در سطح دنیا اجرایی می‌شود که متاسفانه ایران در هیچ کدام از این طرح‌ها شرکت نمی‌نماید. محمدپور نمونه این پروژه‌ها را طرح ارزیابی هواریزها به منظور پایش شرایط آب و هوایی ساحلی و فیتوپلانکتون‌ها ذکر کرد و ادامه داد: ۳۰ درصد از بارش‌های کل کره زمین به دلیل وجود فیتوپلانکتون‌ها است؛ چرا که وقتی این موجودات در سطح آب شناور هستند در صورت مواج شدن دریا، وارد جریان‌های هوا می‌شوند و از آنجایی که این جانداران، آبدوست و نم‌دوست هستند، به صورت ذره هسته‌ای چگالش ابر عمل می‌کنند. به گفته وی در حال حاضر در این زمینه پروژه مشترکی میان اسا (سازمان فضایی اروپا) و ژاکسا (آژانس کاوش‌های هوافضای ژاپن) در حال اجرا است.