

گزارش	بخش اول
<p>اسکله نخل ناخدای بندرعباس طرح نیمه تمام ۱۱ساله</p>	<p>بخش اول</p>
<p>اسکله نخل ناخدای بندرعباس که در حال حاضر در مرحله طراحی و ساخت است، قرار دارد. این اسکله با طول ۱۱۰ متر و عرض ۱۰ متر، دارای ۱۱ اسکله نخل خواهد بود. این اسکله با طول ۱۱۰ متر و عرض ۱۰ متر، دارای ۱۱ اسکله نخل خواهد بود. این اسکله با طول ۱۱۰ متر و عرض ۱۰ متر، دارای ۱۱ اسکله نخل خواهد بود.</p>	

بخش اول



اسکله نخل ناخدای بندرعباس که ساخت آن سال ۱۳۹۰ شروع شد، به عنوان طرح نیمه تمام ملی و میراثی از سه دولت قبل همچنان برای تکمیل و پهلوگیری کشتی ها و شناورها پلانکلیف است. به گزارش اقتصادسرآمد، ۱۱ سال قبل گفته شد که بندرگاه نخل ناخدا با هدف کوتاه تر کردن مسیر بندرعباس به جزیره هرمز در ساحل شرقی بندرعباس و ایجاد نخستین بندر تفریحی مسافری به طول چهار کیلومتر به عنوان یکی از طرح های مهم و منحصربه فرد در کشور به شکل نخل ساخته می شود.ایران نوشت: تاکنون اظهارنظرهای متفاوتی از این طرح مهم از سوی مسوولان به ویژه مدیران بنادر و دریانوردی، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و اعضای شورای شهر بندرعباس شده است که وضیعت آن چگونه اداره شود؟ آیا به بخش خصوصی واگذار شود یا دولت فعلی آن را ادامه دهد.از آنجایی که طرح های بزرگ و هزینه بر همچون بزرگراه ها، بنادر، و اسکله ها که اعتبار زیادی می برد لذا بخش خصوصی چندان استقبالی از آن نمی کند؛ از همین رو دولت در آن سال ها به امید اینکه بخش خصوصی آن را اداره می کند وارد عرصه هزینه کلان شد ولی نتوانست ادامه دهد.همچنین بحث هایی از جمله داشتن مشکل زیست محیطی، سپردن به شهرداری بندرعباس با هدف توسعه و عمران شهری و واگذاری به بخش خصوصی نیز مطرح بود که امروز پس از یک دهه وقفه در انتظار تعیین تکلیف از سوی دولت سیزدهم است.از همان زمان ها واگذاری به شهرداری یا تخریب این طرح برای نجات ساحل بندرعباس از یک فاجعه زیست محیطی و قبول کردن این واقعیت که اجرای آن از ابتدا اشتباه بوده، از سوی دوستانران محیط زیست به عنوان یک راهکار اساسی مطرح شد.
این درحالی است که معاون مهندسی و عمران وقت اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز در آن زمان (اردیبهشت ماه ۱۳۹۱) از پایان ساخت بندر چند منظوره نخل ناخدا به عنوان نخستین بندر نخلی شکل کشور در بندرعباس در سال ۱۳۹۲ خبر داد و گفته بود: مدت قرارداد ساخت این بندر ۱۸ ماه و مبلغ آن ۳۰۰ میلیارد ریال است.این اسکله در نهم بهمن ماه سال ۱۳۹۰ با عقد قرارداد بین اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و شرکت «کران دریا» که مراحل مطالعه خود را توسط شرکت «مهندسين مشاور پويا طرح پارس» پشت سر گذاشته بود، وارد مرحله عملیاتی شد و از سال ۱۳۹۲ تاکنون حدود هشت سال متوقف مانده است. از سوی دیگر تعیین تکلیف بندرگاه نخل ناخدا از خواسته های به حق مردم هرمزگان است که انتظار می رود با بازپدیهای اخیر اعضای کمیسیون عمران مجلس و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی این امر به زودی محقق شود؛ چرا که هدف از احداث بندرگاه نخل ناخدا دسترسی آسان به هرمز و توسعه صنعت گردشگری دریایی بوده و با احداث این بندر گاه فاصله بندرعباس تا این جزیره به طول ۱۰ کیلومتر کاهش می یابد. همچنین در این مجموعه علاوه بر اسکله و پایانه ها، مرکزهای تفریحی، توریستی، تجاری و ورزش های دریایی نیز پیش بینی شده است.

بندرگاه نخل ناخدای بندرعباس طرح منحصربه فرد کشوری

بندرگاه چندمنظوره نخل ناخدا از طرح های منحصربه فرد بندری کشور قلمداد می شود که با هدف کاهش ترافیک دریایی، دسترسی آسان به جزیره هرمز، امین سازی مسفرهای دریایی و رونق گردشگری ساحلی و دریایی در منطقه شرق بندرعباس در دست احداث می باشد.معاون امور عمرانی استانداری هرمزگان با اشاره به اینکه در سالهای گذشته (از سالان ۱۳۹۱ تاکنون) نزدیک به ۲۰۰ میلیارد ریال برای بندرگاه نخل ناخدای بندرعباس هزینه شده است، گفت: یکی دیگر از دلایل متوقف شدن این طرح بندری، کمبود منابع اعتباری بود که قرار شد این طرح به نتیجه برسد.رضا مدرس در گفت و گو با ایرنا افزود: مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور که خود نیز در آبان ماه پارسال در بازدیدهای اعضای کمیسیون عمران مجلس از این طرح حضور داشت، قول داد: در سریع ترین زمان ممکن فرایند تکمیل، مطالعه و اجرای طرح را انجام دهند به گونه ای که فرایند آن تا پایان امسال انجام شود و متولی تکمیل و راه اندازی آن خود سازمان بنادر باشد.وی ادامه داد: قرار بود بندرگاه نخل ناخدای بندرعباس در ۲ مرحله انجام شود که مرحله نخست که شامل احداث زیرساخت های اولیه بندری و دریایی همچون جاده دسترسی، موج شکن ها و حوضچه پهلوگیری شناورهاست، تا قبل از پایان سال عملیات اجرایی آن شروع شود و مرحله دوم نیز استحصال اراضی بوده که بعد ساختار تجاری و اقامتی و گردشگری پدید می کند.معاون امور عمرانی استانداری هرمزگان یادآور شد: در کنار این موضوع، بلوار ساحلی بندرعباس به سمت میناب نیز که یک بخش ۱۰ کیلومتری آن اجرا شده است، هم قرار شد که اداره کل راه و شهر سازی با همکاری شهرداری طرح توجیهی را آماده کنند و کمیسیون عمران مجلس نیز مساعدت لازم در خصوص دریافت ماده ۱۳ این طرح گیرد و در حقیقت به عنوان یکی از طرح هایی که برای آن ایجاد دیم در بوجه سال آینده انجام دهند، اتفاق های مثبتی شود.اسکله نیمه تمام نخل ناخدای بندرعباس میراث سه ده قبل ۳۰۰ میلیارد ریال هزینه بدون مجوز محیط زیست

برای اسکله نخل ناخدا

طبق اعلام اداره کل حفاظت محیط زیست هرمزگان، با گذشت یک دهه از ساخت بندر نخل ناخدای بندرعباس مسوولان و متولیان ساخت این طرح از سازمان محیط زیست مجوز ساخت و فعالیت دریافت نکرده اند و تا زمانی که استانداردهای زیست محیطی رعایت نگیند، اقدام فعالیت تجاری ندارند. مدیرکل حفاظت محیط زیست هرمزگان در این راستا به خبرنگارگاری گفت: با توجه به اینکه این طرح به عنوان یک طرح ملی مطرح بوده، اداره کل محیط زیست استان در همان زمان از دستگاه های متولی از جمله استانداری و بنادر و دریانوردی خواست که در ساخت این بندر استانداردهای لازم از جمله ایجاد کانال هدایت آب به شکل موج شکن ایجاد کند که تاکنون برای آن اقدامی صورت نگرفته است. حبیب مسیحی تازایانی افزود: این کانال موجب می شود که تبادل آب به هنگام جزر و مد و توان به خوبی صورت گیرد و از خسارت به بندرگاه جلوگیری کند لذا برای تکمیل این طرح ملی، یک الزام زیست محیطی لازم بوده که قبل از بهره برداری اقدام شود.وی یادآور شد: البته اسکله نخل ناخدا شاید برای گردشگری قابلیت داشته باشد ولی برای استفاده در امور تجاری و اقتصادی بواسطه همان مسائلی که یادشده باید داشته باشد تا مجوز بهره برداری بگیرد. مدیرکل مسابن حفاظت محیط زیست هرمزگان نیز در سال ۱۳۹۳ گفته بود: متولی احداث اسکله در حال ساخت «نخل ناخدا» بندرعباس باید مجوز لازم زیست محیطی را از این سازمان دریافت کند، اگر این طرح با هر طرح دیگری در سواحل هرمزگان بدون دریافت مجوز احداث شود، در آینده با مشکل روبرو خواهدشد. اجرا شوند مشکل هایی را در آینده ایجاد می کنند، اداره بندر و دریانوردی یکی از نهادهایی است که در یکی از طرح هایش در اسکله شهید رجایی بدون مجوز اقدام به خشک کردن زمین کرده در صورتی که این سازمان باید همکاری بیشتری با محیط زیست داشته باشد. وی این را نیز گفته بود که از اداره ها و نهادها درخواست می شود مجوزهای زیست محیطی برای اجرای طرح های خود اخذ کنند، چرا که حجم مکاتبه های صورت گرفته با برخی دستگاه های اجرایی از نامه فراتر رفته و کتابچه شده است.

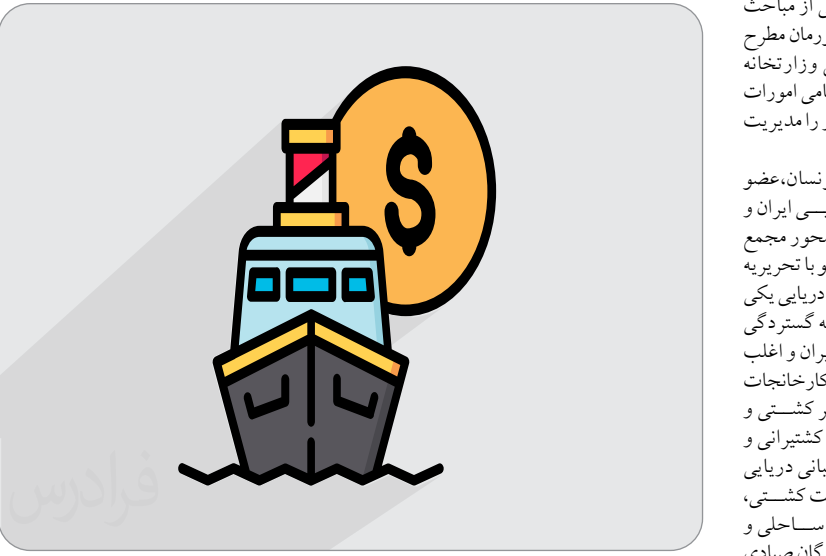


ایران نیازمند توسعه دریا پایه است

مدیرکل امور اقتصادی و مناطق سازمان بنادر و دریانوردی با بیان ایران نیازمند توسعه دریا پایه است از بازنگری در فرآیند و ضوابط اجرایی به منظور توسعه بندر خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یداللهی در نشست تخصصی هم اندیشی تبیین و تدوین فرآیند و ضوابط اجرایی سرمایه گذاری در بنادر اظهار کرد: بازنگری در فرآیند و ضوابط اجرایی به منظور توسعه بندر با افزایش حضور سرمایه گذاران در بنادر کشور، ایجاد وحدت رویه در فرآیند شناسایی و انتخاب سرمایه گذاران ذی صلاح، رعایت اصل برابری حقوق سرمایه گذاران با شرکت در مزایده های عمومی و افزایش توان و ترافیک بندری و دریایی صورت می پذیرد.وی افزود: اقتصاد ایران نیازمند توسعه دریا پایه است تا از این طریق شاهد پویایی و رونق اقتصاد و تجارت کشور باشیم، ضمن این که به منظور توسعه حوزه سرمایه گذاری بندری و ارتباط موثر با کشورهای همسایه، باید شناسایی بازار مناسب صورت گیرد تا بتوانیم شاهد استفاده مطلوب از پتانسیل بنادر باشیم.

عضو گروه توسعه منطقه ای و دریا محور مجمع تشخیص مصلحت نظام به «اقتصاد سرآمد» می گوید:

تشکیل «وزارتخانه دریایی» غیرممکن، بی اثر و غیر هوشمندانه



اگر دنبال یک کار اساسی و قانون گذاری برای توسعه دریا محور هستیم: باید در گام اول، کوچکتر کردن استان های جنوبی مانند استان هرمزگان نیمی از طول سواحل جنوبی را در اختیار دارد! و تشکیل استان جزایر برای مدیریت واحد و هدفمند بر جزایر خلیج فارس اقدام نمایند. اینچنین اقدامات بسیار معقول تر و موثر تر هستند در ایجاد تحول در اقتصاد دریا محور و توسعه دریا محور است

کشور است جدا کرد؟ وقتی می گویم صنعت کشتی سازی حداقل با ۱۰۰ شاخه صنعتی دیگر در زیرمجموعه خود مرتبط است چگونه می توان همه این صنایع را جدا کرد و به وزارتخانه دریایی منتقل کرد؟ مثلا سیستگذاری در حوزه فولاد دریایی که در صنایع کشتی سازی بسیار موثر است را از حوزه فولاد وزارت صنایع جدا و استننا کرد و به وزارت دریایی سپرد؟ یا دهها مثال دیگر می توان برشمرد.
موسان در ادامه می گوید: وقتی مایک وزارتخانه تعریف می کنیم باید بتوانیم یک حوزه تخصصی

برگزیده ها

<p>بر اساس گزارش روزنامه چینی گلوبال تایمز</p> <p>کشایش کانال ارتباطی جدید ایران و چین با افتتاح خط دریایی</p>	<p>بر اساس گزارش روزنامه چینی گلوبال تایمز</p> <p>کشایش کانال ارتباطی جدید ایران و چین با افتتاح خط دریایی</p>
<p>اعلام آمادگی ایزوایکو برای توسعه همکاری در حوزه صنایع دریایی</p> <p>عمده نیازهایی که در سازمان بنادر تعریف می شود در ایزوایکو قابل تحقق است</p>	<p>اعلام آمادگی ایزوایکو برای توسعه همکاری در حوزه صنایع دریایی</p> <p>عمده نیازهایی که در سازمان بنادر تعریف می شود در ایزوایکو قابل تحقق است</p>

مدیرعامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران با اشاره به اینکه ایزوایکو علاقمند به توسعه همکاری در حوزه صنایع دریایی با سازمان بنادر و دریانوردی است، گفت: عمده نیازهایی که در سازمان بنادر تعریف می شود در ایزوایکو قابل تحقق است. به گزارش اقتصادسرآمد، روزنامه چینی گلوبال تایمز با اشاره به حرکت نخستین قطار باری از منطقه خودمختار نینگشیا چین به مقصد ایران راه اندازی این قطار دریایی –ریلی را سرآغاز ظهور یک کانال لجستیک بین المللی جدید از طریق دریای خزر دانست.این گزارش افزود: این خط جدید آبی خاکی به همراه دیگر مسیرهای ریلی که چین را به اروپا وصل می کند یک شبکه حمل و نقلی جهانی ششام ریل ویرا، ریل و جاده را تشکیل می دهند. خط جدید دریایی – ریلی که نینگشیا را به ایران وصل می کند ۸۵۰۰ کیلومتر طول دارد و از پنجوان، پایتخت منطقه خودمختار نینگشیا شروع می شود و از خاک قزاقستان وارد دریای خزر شده و از طریق این دریا به بندر انزلی در شمال ایران می رسد. مدت زمان حمل کالا از این خط ۲۰ روز است که ۲۰ روز از مسیرهای معمول کمتر است و می تواند هزینه تمام شده انتقال کالا از این منطقه به ایران را ۸۹۷ دلار به ازای هر کانیتیر کاهش دهد. نخستین قطار دریایی – ریلی نینگشیا به ایران را مسیرهای کمرهزینه برای انتقال کالاهای چینی از این منطقه و مناطق اطراف به ایران و خاورمیانه می داند. به ویژه شرکت هایی که در زمینه صنایع سبک، الکترونیک، های تک و انرژی های نو فعالیت دارند می توانند از طریق این خط جدید کالاهای خود را به ایران و سایر کشورهای خاورمیانه صادر کنند. از سوی دیگر چین می تواند بخشی از نیاز خود به واردات مواد خام را از طریق این خط تأمین کند. این خط دریایی –ریلی که در چارچوب سیاست چین برای ایجاد جاده ابریشم و توسعه ارتباطات درون آسیایی ترسیم شده است مسیری است که هم از تحریم های غرب علیه ایران را امان است و هم از دسترسی ارتش های غربی خارج می. به گفته رسانه های چینی این خط می تواند نقش مهمی در توسعه مبادلات اقتصادی و تجاری بین ایران و منطقه نینگ شیا داشته باشد. در سال ۲۰۱۷ نخستین قطار از مناطق مرکزی چین حرکت کرد و با عبور از قزاقستان و ترکمنستان به ایران رسید. از آن زمان با هدف احیای جاده ابریشم، شبکه خطوط ریلی که چین را به کشورهای آسیایی همسایه متصل می کنند روز به روز توسعه بیشتری پیدا کرده است. بر اساس این گزارش نینگشیا یک منطقه خودمختار در شمال غربی چین است که مسلمانان هوی در آن زندگی می کنند.

است دوستانی که از لزوم وزارتخانه دریایی صحبت می کنند تصور می کنند که با تأسیس یک وزارتخانه و یک وزیر، همه فعالیت های دریایی هدفمند می شود در حالی که در عمل هیچ اتفاق مثبتی نمی افتد و موجب سرگشتگی بیشتر فعالان حوزه دریایی می شود. دیدگاه این دوستان به نظر بسیار «سخت افزاری» است و به جنبه نرم افزاری و سهولت ارتباطات در فضای مجازی در دنیای امروز و پیشرفت های دولت الکترونیک در ایران کمتر توجه دارند.

موسان با اشاره به اینکه در این جا احتمالا پیشنهاد دهندگان تأسیس وزارت دریای دو هدف را در ذهن دارند دو مقوله را اینگونه بر می شمارد: ۱-هدف اول: سهولت امورات اداری و اخذ مجوزهای باری کسب و کارهای دریایی که در اینجا باید گفت اگر اهداف دولت الکترونیک و اخذ مجوزها به صورت اینترنتی محقق نشود، چنین تسهیلی حتی با وزارتخانه دریایی، باز هم محقق نخواهد شد و بالعکس اگر دولت الکترونیک به معنی واقعی و مطابق کشورهای پیشرفته اجرا شود، بدون تأسیس وزارتخانه جدید، تسریع و تسهیل بسیاری اتفاق خواهد افتاد.

۲-هدف دوم: سیاستگذاری واحد در امور دریایی که در این مورد هم باید گفت که وقتی زیرمجموعه های یک وزارتخانه از یک جسد نیستند چگونه می توان یک سیاست واحد در حوزه های ناهمگون و نامتجانس از قبیل گردشگری دریایی، شیلات، صنایع کشتی سازی و حمل و نقل دریایی اتخاذ نمود؟ چگونه ممکن است که وزارت صنعت، معدن و تجارت یک سیاست واحد در حوزه صنعت را اتخاذ کند ولی وزارت دریایی در حوزه صنعت کشتی سازی و ۱۰۰ وزارت دریایی در حوزه کشتی سازی و ۱۰۰ شاخه صنعتی زیرمجموعه آن یک سیاست دیگر را اتخاذ کند؟ چگونه ممکن است که وزارت گردشگری یک سیاست مشخص در حوزه گردشگری اتخاذ کند ولی وزارت دریایی یک سیاست جداگانه در حوزه گردشگری ساحلی و دریایی در پیش گیرد؟ و مثال های نقض در این زمینه بسیار است.

برگزیده ها

<p>رئیس سازمان شیلات ایران</p> <p>صنعت شیلات و آبی پروری زمینه اشتغال مستقیم ۲۴۰ هزار نفر را فراهم کرده است</p>	<p>رئیس سازمان شیلات ایران</p> <p>صنعت شیلات و آبی پروری زمینه اشتغال مستقیم ۲۴۰ هزار نفر را فراهم کرده است</p>
<p>رئیس سازمان شیلات ایران</p> <p>صنعت شیلات و آبی پروری زمینه اشتغال مستقیم ۲۴۰ هزار نفر را فراهم کرده است</p>	<p>رئیس سازمان شیلات ایران</p> <p>صنعت شیلات و آبی پروری زمینه اشتغال مستقیم ۲۴۰ هزار نفر را فراهم کرده است</p>

رئیس سازمان شیلات ایران گفت: با اشتغال مستقیم ۲۴۰ هزار نفر در صنعت شیلات سالانه بیش از یک میلیون و ۲۶۵ هزار تن انواع ماهی و ازیان مختلف تولید می شود.به گزارش اقتصادسرآمد، سید حسین حسینی معاون وزیر جهاد کشاورزی در سفر به قزوین ضمن بازدید از استخرهای پرورش ماهی در استان قزوین با ظرفیت های آبی پروری در این استان آشنا شد. سید حسین حسینی به سوالات مختلفی در خصوص وضیعت تولید شیلات، طرح های در دست اجرا، حمایت های دولتی و افزایش سرانه مصرف ماهی در سید غدای پاسخ داد.رئیس سازمان شیلات ایران در خصوص ظرفیت استخرهای پرورش آبیان کشور گفت: ظرفیت فعلی در صنعت آبیان حدود یک میلیون و ۲۶۵ هزار تن است که از ۷۱ هزار تن صیدی و ۵۵۳ هزار تن آبی پروری است و در این حوزه ۲۴۰ هزار نفر به صورت مستقیم و ۸۰۰ هزار نفر به طور غیرمستقیم در حوزه صنعت شیلات مشغول به کار هستند. وی افزود: مجموع استخرهای پرورش ماهیان سردابی و گرمایی حدود ۲۲۰ هزار تن گرمایی و ۲۰۰ هزار تن سردابی و ۵۷ هزار تن میگو در بیش از ۱۸ هزار مزرعه است. حسینی در مورد حمایت از آبی پروران گفت: برای حمایت آبی پروری تسهیلات ارزان قیمت برای شیلات کاران پیش بینی شده که با سود ۱۲ درصد تا سقف ۲۰۰ میلیون تومان و بیشتر از این میزان نیز تا سقف ۸۰۰ میلیون تومان با سود ۱۵ درصد بعنوان سرمایه در گردش برای حمایت از تولید آبی پروری به کسانی پرداخت می شود که در سامانه تولیدکنندگان ثبت نام کنند.معاون وزیر جهاد کشاورزی در خصوص بازدید از پروژه های آبی پروری در استان قزوین تصریح کرد: در بازدیدی که از یک ابر پروژه تولید ماهیان زینتی در استان قزوین صورت گرفت یک زنجیره ارزش کامل از تولید بچه ماهی تا مرحله صادرات شکل گرفته که به زودی پایانه صادراتی آن نیز به بهره برداری می رسد و با این طرح استان قزوین سهم قابل توجهی در حوزه ماهیان زینتی را به خود اختصاص داده و در رتبه سوم کشور قرار گرفته است. وی اضافه کرد: از مجموع ۲۹۱ میلیون قطعه تولید ماهیان زینتی در کشور در حال حاضر در استان قزوین حدود ۳۳ میلیون قطعه تولید می شود که رتبه قابل توجهی دارد ولی با توجه به ظرفیت های موجود امکان توسعه تا سه برابر را دارد که پیش بینی می کنیم حداقل تا ۱۰۰ میلیون قطعه ماهی زینتی در این استان تولید شده و بخشی نیز صادر شود.

اقتصاد دریایی



یکشنبه ۵ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۷۸

گوناگون

وضعیت نگران کننده تالاب های کشور

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست گفت: متأسفانه وضعیت مجموع تالاب های کشور از جمله تالاب صالحیه اصلا خوب نیست و کاهش حق آب و کاهش نزولات آسمانی دلیل اصلی این وضعیت است. به گزارش اقتصادسرآمد، علی سلاجقه در حاشیه مراسم افتتاح اولین دوره آموزش محیط بانی کشور که در مرکز آموزش محیط بانی برگزار شد، در جمع خبرنگاران با اشاره به هدفگذاری برای کاهش معضل گرد و غبار در کشور اظهار کرد: در این بحث هر هفته نشست ستاد هماهنگی و سیاستگذاری گرد و غبار با حضور دستگاهای ذی ربط برگزار می شود تا نگرانی مردم در این بحث کاهش پیدا کند. وی ادامه داد: در بعد بین المللی مسیر پیمایش گرد و غبار در منطقه خاورمیانه و غرب آسیا احصاء شده و در این خصوص نشست های با عراق و سوریه برگزار شده است. وی ادامه داد: سعی داریم با تقویم زمانی مشخص موضوع گرد و غبار در مبدأ کشورهای همسایه را حل کنیم. این مسئول ادامه داد: در بحث مدیریت گرد و غبار در بعد داخلی هم دستگاه ها مکلف شده اند در بازه زمانی ۱۰ ساله اقداماتی انجام دهند و در نقاطی مثل خورستان که منشأ اصلی هستند هم بنا هم اقدامات ویژه تری صورت بگیرد. وی توضیح داد: در استان های البرز، قزوین و تهران جهت تاب محیط در غرب به شرق است و در دشت های بوبین زهر و دشت هایی که در مسیر این استان ها قرار دارند که پوشش گیاهی مناسبی به دلیل کاهش بارندگی در چند سال وجود ندارد و از طرف دیگر شاهد تغییر کاربری های گسترده در این مسیر هستیم که همین امر استان های البرز و تهران را به شدت تحت تأثیر گرد و غبار قرار داده است. سلاجقه اضافه کرد: باید با برنامه های ویژه از جمله ایجاد پوشش گیاهی در این مسیرها گرد و غبار را کنترل کنیم.

حل مشکل لایروبی بندر آستارا تا دو ماه آینده

سرپرست بنادر و دریانوردی گیلان با اشاره به اینکه مشکل لایروبی بندر آستارا تا دو ماه آینده رفع می شود، گفت: بعد از رفع این مشکل کشتی ها با آمینور ۵۰ متر می توانند وارد بندر آستارا شوند. به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یونس در دیدار با رئیس اتاق مشترک ایران و روسیه و جمعی از فعالان بخش خصوصی با اشاره به رویکردهای جدید سازمان بنادر و دریانوردی اظهار کرد: برنامه های جداجندی برای جذب سرمایه گذار با حمایت تجار و صاحبان کالا در دستور کار داریم. وی در ادامه با بیان اینکه رونق اقتصادی بنادر گیلان با پشتیبانی و ارائه خدمات مطلوب و با کیفیت به صاحبان کالا و تجار محقق می کنیم، افزود: بنادر گیلان به ویژه انزلی و آستارا در کنار کاسین ظرفیت های خوبی برای جذب سرمایه گذار دارد. سرپرست بنادر و دریانوردی گیلان به بندر چمناله به عنوان یک بندر گردشگری در حوزه دریایی اشاره کرد و گفت: دریا یکی از پتانسیل های اقتصادی است و باید روی جنبه های گردشگری دریا خزر نیز کار شود. وی با اشاره به اینکه پروکسی اداری و موانع پیش روی تجارت به عنوان چالش فعالان اقتصادی است، اضافه کرد: برای رفع این مشکل می توان با مشورت بخش خصوصی مسیر تجارت را هموارتر کرد. یونس با تأکید بر تلاش حل مشکلات تجار و صاحبان کالا، تصریح کرد: توجه به کاهش ترافیک، بازاریابی گسترده های در جذب کالا، کشتی، ترانزیت و سرمایه گذار از مهم ترین اولویت بنادر و دریانوردی گیلان است. وی همچنین به موضوع لایروبی بنادر اشاره و تأکید کرد: با توجه به اینکه بندر انزلی در مجاورت تالاب است، رسوب گذاری در آن بالا بوده و باید آن را مدیریت کنیم تا با ایجاد عمق مناسب برای خدمات دهی به کشتی های تناژ بالاتر فراهم شود. یونس با اشاره به اینکه بندر آستارا توان پهلوگیری کشتی با تناژ بالاتر را ندارد و این امر فعالیت گداری برای سرمایه گذار بندر و صاحبان کالا را با چالش روبرو کرده است.

رفع تصرف اراضی ملی پارک ملی دریایی ناینبد در عسلویه

مدیرکل حفاظت محیط زیست استان بوشهر گفت: با صدور رای دادگاه ضمن رفع تصرف اراضی ملی پارک ملی دریایی ناینبد شهرستان عسلویه متخلف به جزای نقدی محکوم شده. به گزارش اقتصادسرآمد، مقامات خواران یکی از اولویت های دستگاه قضا است که در این راستا در یکسال گذشته افزون بر یک هزار و ۵۰۰ هکتار از اراضی، رفع تصرف شده است. به گفته رئیس کل دادگستری استان بوشهر در راستای مبارزه با متخلفان اقتصادی و مجازات آن ها به حقوق بیت المال ۵۵ هکتار در یکسال گذشته از سواحل استان آزاد سازی شده است. علی جمادی از رفع تصرف اراضی در نقاط مختلف استان خبر داد و اظهار داشت: در این راستا در سال گذشته تاکنون بیش از یک هزار و ۵۰۰ هکتار از اراضی، رفع تصرف و ۴۳۳ مورد از ساخت و سازها قلع و قمع شده است. وی با اشاره به اجرا طرح کاداستر و جدگاری در اراضی استان بوشهر اظهار نشان کرد: در این راستا ۹۸ درصد از اراضی ملی صاحب سند شده اند. دست درازی به اراضی منابع طبیعی و ملی غیرممکن شده است. مدیرکل حفاظت محیط زیست استان بوشهر هم با اشاره به برخورد قاطع با افراد متخلف در تصرف اراضی محیط زیست خاطر نشان کرد: حفاظت از مناطق تحت پوشش شمول پارک های ملی، آثار طبیعی ملی، باهنگام حیات وحش و منطقه شکار ممنوع وفق قوانین و مقررات بر عهده سازمان حفاظت محیط زیست است و با هر گونه تخریب و تصرف اراضی ملی در این مناطق برخورد می شود. فرهاد قلی زاده بیان کرد: با مشارکت دستگاه قضا تصرف عدوانی و تخریب در مناطق حفاظت شده استان بوشهر متوقف شده و پرونده ها در حال بررسی و پیگیری قضائی است. وی با قدردانی از همکاری دادگستری استان بوشهر در حفاظت از اراضی ملی مناطق تحت حفاظت خاطر نشان کرد: با صدور رای دادگاه ضمن رفع تصرف اراضی ملی پارک ملی دریایی ناینبد در شهرستان عسلویه متخلف به جزای نقدی محکوم