

دریاچه ارومیه کانون توجه ودغدغه مردم ومستولان



تگرانی‌های بسیاری از مردم منطقه و فعالان زیست محیطی و اجتماعی در خصوص احیای تگین فیروزه‌ای آذربایجان، روز به روز بیشتر می‌شود حال آنکه دولت سیزدهم در مسیر احیا با اهتمام کامل درصدد رفع مشکل کم آبی دریاچه قدم بر می‌دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، با نگاهی به وضعیت دریاچه ارومیه در می‌پایم در حال حاضر به علت گرمای بیش از حد هوا طی سسال جاری و البته بارش‌های نامناسب طی پاییز و زمستان گذشته و بهار امسال، وضعیت خوبی ن‌سدارد و روند کاهش آب موجود در آن روز به روز سرعت می‌گیرد.

در حال حاضر حدود ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون مترمکعب آب در دریاچه ارومیه وجود دارد که با توجه به گرمای هوا و احتمال تبخیر در هفته‌ها و ماه‌های آتی، انتظار می‌رود این رقم حداقل تا مهرماه امسال، کاهش یابد. (حجت جباری سرپرست مرکز مدیریت هماهنگی و ارزیابی احیای دریاچه ارومیه)به علت کاهش تراز دریاچه، طی روزها و هفته‌های اخیر بسیاری از مردم و فعالان زیست محیطی و اجتماعی به کمبود آب دریاچه و کاهش تراز آن، واکنش نشان دادند که این واکنش ها در شبکه‌های اجتماعی، بسیار گسترده بود.باید توجه داشت که این دغدغه‌مندی و انعکاس مطالبات بحق مردم با استفاده از بستر شبکه‌های مجازی، نباید با سوء استفاده برخی همراه باشد و خود مردم نباید اجازه دهند که این دغدغه‌مندی اصولی و بحق، در بین سوء استفاده برخی ها از روال خارج شود.

این در حالیست که از نخستین روزهای روی کارآمدن دولت سیزدهم، موضوع توجه به احیای دریاچه ارومیه در دستور کار جدی مدیران حوزه‌های مرتبط قرار داشته و یکی از دغدغه‌های دولت و مدیریت‌ارشد استان بر این امر متمرکز بوده است.بازدید استاندار آذربایجان غربی در نخستین روزهای حضور در استان از دریاچه ارومیه و طرح‌های احیای آن، از جمله طرح انتقال آب حوضه به حوضه و تکرار آن در ایام مختلف، بازدید هوایی رییس جمهور به سفر به استان از وضعیت این دریاچه و دریافت اطلاعات کامل در این خصوص و همچنین توجه به‌اجرای کامل طرح‌های احیایی از جمله مهمترین مواردی است که نشان دهنده عزم جدی دولت برای احیای دریاچه ارومیه است.

در هفته گذشته نیز جلسات متعددی در راستای بررسی آخرین وضعیت دریاچه و طرح‌های اجرایی برای احیای آن در آذربایجان غربی بر برگزار شد که نتایج خوبی نیز درپی داشت.

قابلیات: احیای دریاچه ارومیه یک موضوع ملی است

رییس مجلس شورای اسلامی هفته گذشته در نشست علنی مجلس در به موضوع دریاچه ارومیه واکنش نشان داد و گفت: موضوع احیای دریاچه، یک موضوع ملی است و موضوع استانی آذربایجان شرقی و غربی نیست باید مشکلات این دریاچه بر تفع شود.محمدباقر قالیباف افزود: خشک شدن دریاچه ارومیه، اثرات زیست محیطی زیادی دارد و چندین میلیون نفر را تحت تاثیر مسائل اقتصادی، سلامت، بهداشت قرار می‌دهد.وی با بیان اینکه این دریاچه نقطه کاملاً استراتژیک از بُعد اقتصادی و ظرفیت‌های محیط زیستی دارد، اظهار کرد: اگر به این دریاچه توجه نشود، برای کشاورزی آن منطقه پتانسیل منفی ایجاد می‌کند که قابل جبران نیست و ممکن است بخشی از سرزمین و زیست آنجا را تحت تاثیر قرار دهد.

رییس مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه توجه به دریاچه ارومیه باید در اولویت دولت و مجلس قرار گیرد، گفت: از دولت محترم می‌خواهم که اگر اقدامات انجام شده در این دریاچه اشکالاتی دارد، مرتفع شود که اگر الان این هزینه‌ها با یک طرح مدون انجام شود به صرفه تر است و برای جبران این خسارت با سرمایه بیشتری پرداخت کنیم و هرگز این سرمایه قابل برگشت نخواهد بود، اگر ما امروز دریاچه را حفظ نکنیم، قالیباف اضافه کرد: دولت در برنامه هفتم توسعه ره پیشنهادی برای احیای دریاچه ارومیه دهد، مجلس با آمادگی کامل حمایت می‌کند تا ما دچار یک فاجعه زیست محیطی در آن منطقه مهم کشور نشویم.

احیای دریاچه ارومیه مطالبه به حق مردم است

استاندار آذربایجان غربی در جلسه هماهنگی احیای دریاچه ارومیه، این امر را مطالبه بحق مردم دانست و گفت: رییس جمهور به صورت مستمر پیگیر روند اجرای پروژه‌های احیای دریاچه است.محمدصادق معتمدیان با بیسان اینکه امیدآفرینی در جامعه و پرهیز از تزریق یأس و نومیدی ضروری است، افزود: پیگیر تحقق پروژه‌های نجات این دریاچه به عنوان یک مطالبه ملی هستیم.وی اظهار کرد: باوقفت ها را در خصوص دریاچه ارومیه باید به مردم گفت و پایسند با بزرگمایی با کوچک نمایی مشکلات، به امید و اعتماد مردم خدشه وارد شود.معتمدیان اضافه کرد: بازنگری در سیاست‌های ستاد احیای دریاچه ارومیه ضروری است و وزارت دریاچه کشاورزی با همراهی مردم، مجری سیاست‌های نرم افزاری دولت سیزدهم برای احیای دریاچه بوده و باید برنامه‌های آموزشی، تربیتی و افتخ سازی بخصوص در روستاها در دستور کار قرار گیرد. استاندار آذربایجان غربی با اشاره به اعتبارات تخصصی در سفر اخیر رییس جمهور به استان جهت احیای دریاچه ارومیه، ادامه داد: با پیگیری مستمر و جذب اعتبارات تخصصی، ضمن تکمیل سیاست‌های سخت افزاری چون اتمام کانال کتبی سیب، پیشبرد سیاست‌های نرم افزاری احیای دریاچه ارومیه نیز تسریع می‌شود.معتمدیان با اشاره به پیگیری‌های مستمر رییس جمهور بر روند اجرای پروژه‌های احیای دریاچه ارومیه گفت: ایشان از دریاچه ارومیه بازدید و پیگیر آخرین وضعیت اجرای پروژه‌های احیا شده و دستور لازم را برای تسریع در روند اجرا و پرداخت اعتبارات مود نیاز برای ادامه اجرای این طرح‌ها صادر کردند. وی با تاکید بر عملیاتی و اجرایی کردن مدیریت منابع آبی در منطقه برای احیای دریاچه ارومیه، افزود: اولویت دولت سیزدهم تامین معیشت مردم بوده و احیای دریاچه ارومیه با اجرای سیاست‌های کارشناسی شده، باید به گونه‌ای مدیریت شود که به معیشت مردم منطقه و بخصوص کشاورزان آسیب وارد نشود.وی تاکید کرد: اطلاع رسانی دقیق و شفاف در خصوص وضعیت دریاچه ارومیه و روند پیشرفت پروژه‌های احیای آن از طریق مراجع رسمی، حتی طبیعی جامعه بوده و با اعتمادسازی و همراهی مردم بخصوص روستاییان، می‌توان مسیر احیای دریاچه را هموار کرد.استاندار آذربایجان غربی همچنین با اشاره به همه‌ا اخیر و انتشار اطلاعات نادرست در خصوص احیای دریاچه ارومیه، تاکید کرد: ضدانقلاب و دشمن بدبنال نجات دریاچه ارومیه نبوده و بدبنال بحران سازی و به حاشیه راندن اصل موضوع احیای دریاچه است.به گفته وی، بی شک سرنوشت این دریاچه و منطقه، وابسته به همت مسئولان و نمایندگان و همراهی مردم بوده و دلسوزان واقعی هرگز به بدخواهان اجازه توطئه و شیطنت نخواهند داد.معتمدیان با تاکید بر احترام گذاشتن مسوولان به حساسیت و تگرانی بحق مردم در خصوص وضعیت دریاچه ارومیه، گفت: احیای دریاچه ارومیه، مطالبه ملی و یک موضوع علمی بوده و نباید اجازه داد بدخواهان، آینده دریاچه را به حواشی سیاسی و قومیتی گره بزنند.



برقراری رفت وبرگشت بندرعباس –بنادر کاندلا و ناواشواهند هر ۱۰روز یکبار

پیش بینی می‌شود سرویس منظم بین بندرعباس در جنوب ایران و ناواشوا در سواحل غربی هند هر ۱۰ روز یکبار انجام شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد از هندوستان تیم، به گفته منابع آگاه، شرکت‌های کشتیرانی ایرانی قصد دارند خدمات لاپتری منظم بین بندرعباس و دو بندر کاندلا و ناواشوا در هند برای جابجایی محموله‌های مورد انتظار از روسیه ارائه دهند.ارائه این خدمات در حالی است که ایران اقداماتی را برای گنجاندن بندر چابهار در کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال به جنوب انجام داده‌اند.پیش‌بینی می‌شود خدمات منظم بین بندرعباس در جنوب ایران و بندار کاندلا و ناواشوا در سواحل غربی هند هر ۱۰ روز یکبار انجام شود و در صورت افزایش حجم محموله‌های صادراتی از روسیه در آینده، امکان افزایش دفعات خدمات لاپتری به بندر هند نیز وجود دارد.انتظار می‌رود استفاده از کشتی‌های ایرانی برای این سرویس مشکلات مربوط به تحریم‌های اعمال‌شده علیه ایران و روسیه توسط کشورهای غربی و همچنین مشکل بیمه محموله‌ها با توجه به عدم تمایل شرکت‌های بین‌المللی به پوشش بارهای منشأ ایران و روسیه را مرتفع کند.شرکت‌های ایرانی نیز اقداماتی را برای تسهیل حمل و نقل محموله‌های حمل‌شده از روسیه، چه از طریق دریا یا از طریق راه‌آهن، برای کاهش تاخیرها انجام داده‌اند.

عضو فراکسیون توسعه اقتصاد در بامحور مجلس در گفت‌وگو با «اقتصاد سراسرآمد» مطرح کرد

برنامه مدون گردشگری دریایی را ارائه دهید



گروه اقتصاددریبا – محمد آیتی –

توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته، موضوعی بسیار کلی است و ضرورت دارد تا تصویر شفاف‌تری از آن ترسیم شود. تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy از آن یاد می‌شود، استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد. بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌پروزی و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هوشناسی و معدن‌کاری دریایی است.

ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی (۴۰ درصد مرزهای کشور)، کشوری دریایی محسوب می‌شود؛ ولی در میزان استفاده از این نعمت خدادادی چندان موفق نبوده است. بیشترین فعالیت در عرصه سواحل کشور، مربوط به محدوده‌های شهری و روستایی و تاسیسات بندری و نظامی است که همه این‌ها حدود پنج درصد از ظرفیت سواحل کشور را به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۹۵درصد از این ظرفیت مورد توجه قرار نگرفته است. در حالی که این مناطق دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای هستند.

در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان، سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیش از ۵۰ درصد، در صدر قرار دارند. ایران نیز کمتر از درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های

موجود در کشور، رقم پائینی تلقی می‌شود.

محمدعلی محسنی‌بندپی عضو فراکسیون توسعه اقتصاد دریامحور مجلس در گفت و گویا خبرنگار اقتصاد سراسرآمد در همین خصوص، گفت: با تاسف فراوان باید گفت که ما علیرغم ظرفیت بالای که در حوزه آبی داریم و می‌توانیم به لطف و مدد این امکان خدادادی، اقتصاد کشور را در جهت مثبت حرکت دهیم، اما با غفلت و سهل‌انگاری، خود را از این پتانسیل بالا محروم کردیم.

وی افزود: در کشوری زندگی می‌کنیم که همه دولت‌ها از گذشته تا امروز، فکر و ذکرشان تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیش از ۵۰ درصد، در صدر قرار دارند. ایران نیز کمتر از درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های

برگزیده ها

در حوزه‌های بندری، دریایی و جاده‌ای باید به تزنجیره مبدا تا مقصدفکر کنیم

رونق بندر چابهار در گرو بازاریابی و ایجاد شبکه با سایر بنادر است



مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با بیان رونق بندر چابهار در گرو بازاریابی و ایجاد شبکه با سایر بنادر است گفت: مارکتینگ، شبکه‌سازی و بازاریابی نقش بسیار مهمی در فعالیت‌های اقتصادی دارد.به گزارش اقتصادسراسرآمد،جواد هدایتی، اظهار کرد: معتمد به ج‌سای تمرکز روی تخفیف در حوزه‌های مختلف در مباحث، بندری، دریایی، جاده‌ای و... باید به کل تزنجیره مبدا تا مقصد یعنی چیزی که صاحبان کالا نیاز دارند، فکر کنیم.وی ادامه داد: تخفیفات و مشوق‌ها داخل یک پکیج معنی و مفهوم پیدا می‌کنند.وی با اتقاد از این که فقط به یک مورد (تخفیف در تعرفه بندری) چسبیده‌ایم و تمام تزنجیره را رها کرده‌ایم، افزود: لذا مارکتینگ، شبکه‌سازی و بازاریابی نقش بسیار مهمی در فعالیت‌های اقتصادی دارد که البته متولی مشخصی در کشور ندارد و کمتر به این مسئله پرداخته شده است.وی یادآور شد: در بخش جاده‌ای اگر هزینه حمل -بندر – بالاتر است بخش عمده‌ای به بار برگشت از بندر برمی‌گردد. وقتی کامیون باری را از داخل کشور به بندر شهید رجایی حمل می‌کند مطمئن است که طی یکی دو روز بار برگشت را دارد.مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اضافه کرد: از این رو نیازی به بار برگشت بدون بار نیست، وقتی یک س‌سر بار خالی اتفاق می‌افتد، هر هزینه در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای افزایش می‌یابد.هدایتی با اشاره به این که مارکتینگ و ترانزیت نقش موثری در بار برگشت کامیون‌ها دارد، گفت: کشورهای CIS تمایل زیادی به استفاده از قلمرو جمهوری اسلامی ایران برای ترانزیت کالا را دارند.

مسئولان بخش حمل و نقل کشورهای آسیای میانه داشته‌ایم و علاقه‌مند به استفاده از مسیر ایران هستند.وی تاکید کرد: این که بار ترانزیتی به اندازه‌ای نیست که بار برگشت را برای کامیون‌ها ایجاد کند، نکته‌ای است که باید در آسیب‌شناسی و بازاریابی به آن پرداخته شود.وی با بیان این که باید برای این موضوع فکر شود، گفت: کرایه بار وارداتی به مقصد ایران اگر ۱ دلار است، بار ترانزیتی Aبعلاوه ۲۰۰۰ دلار می‌شود. این یک مانع جدی است و ۲۰۰۰ دلار رقم کمی نیست.وی با اشاره به تخفیفات در حوزه بندری، جاده‌ای، تن کیلومتر و... اظهار کرد: تن-کیلومتر از بندر چابهار تا مرز ۱۵۰۰ کیلومتری حدود ۵۰۰ هزار تومان است. ۲۰۰۰ هزار دلار تمام تخفیفات بندری، جاده‌ای، دریای و... را از بین می‌برد.

یک فعال اجتماعی در هرمز گان می گوید:

سازمان بنادر و وزارت نفت پاسخگوی عقب ماندگی بانکینگ سوخت باشد



کامران آتین یک فعال اجتماعی در هرمز گان می گوید: صید و صیادی و تجارت مرزی دو مزیت هرمزگان برای رهایی از فقر است که مورد غفلت اساسی قرار گرفته است. در زمینه بانکینگ سوخت نیز در خلیج فارس عملاً ایران سهمی ندارد و وزارت نفت و سازمان بنادر باید پاسخگوی این عقب ماندگی باشند.به گزارش اقتصاد سراسرآمد، کامران آتین از فعالان اجتماعی در هرمزگان در گفت‌وگو با فارس در بندرعباس اظهار کرد: مزیت کشورمان در شمال و جنوب، دریا است اما متأسفانه اقتصاد کشور سمت و سوی اقتصاد دریامحور نیافته است و مهم‌ترین مزیت اقتصادی کشور در طول تمامی دهه‌های اخیر مورد غفلت بوده است.به گفته وی، صید و صیادی و تجارت مرزی دو مزیت اصلی هرمزگان با سواحل طولانی و مواهب خدادادی است، حالا که در حال گذار از اقتصاد نفتی هستیم، بهترین فرصت برای تأکید بر مزیت‌های اساسی و ملی ما است و دریا مهم‌ترین مزیت کشور ما در حوزه اقتصاد بشمار می‌رود.آتین با بیان این که امروز ضرورت جهت‌گیری علمی کشور برای جبران عقب‌ماندگی تاریخی مادر زمینه‌توجه به دریاست، خاطرنشان کرد: دانشگاه‌های استان باید اولویت خود را با مسائل قاره‌زاده و بر پایه یک افق بلند مدت و میان‌مدت‌نسبت به تربیت نیروهای مورد نیاز مشاغل دریایی اقدام کرده و حتی راهبرد توسعه دریایی کشور را تدوین کنند.این فعال اجتماعی در هرمزگان اضافه کرد: رزم موفقیت ما در جنگ اقتصادی نیز استفاده‌بهبینه از ظرفیت‌های کشور است و یکی از مهم‌ترین این ظرفیت‌ها در حوزه تجارت مرزی و صید و صیادی و شیلات است به طوری که بتوانیم با بهره‌وری مناسب در زمینه تولیدات شیلاتی و به مشارکت گرفتن مراکز علمی و شرکت‌های دانش‌بنیان، توان تولید در واحد سطح را افزایش داده و در عین حال در دریاها نیز لجستیکی لازم برای پرورش ماهی در قفس را فراهم آوریم.آتین ادامه داد: بی‌توجهی به صنعت بانکینگ سوخت در منطقه و دست دادن بازار بزرگ بانکرینگ را می‌توان از جمله موارد مهم و قابل بازنگری در روش‌های اقتصادی کشورمان عنوان کرد زیرا کشورهای منطقه جریان دارد اما متأسفانه سهم ما از این میزان بسیار ناچیز است که آنهم به صورت تجارت غیررسمی است.به گفته وی، سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت نفت باید پاسخگوی دلایل عقب‌ماندگی کشور در زمینه بانکرینگ با وجود مزیت‌های بزرگ کشورمان در این عرصه باشند چرا که ما از اشتغال این حوزه سهمی نداریم و همچنین از استاندار هرمزگان انتظار می‌رود نسبت به تغییر روش مدیریتی در حوزه‌های فوق‌الذکر چاره‌اندیشی نماید چرا که بخش وسیع معیشت و اقتصاد وابسته تدبیر مدیریتی حوزه‌های نامبرده است که تا به امروز مسیر اشتباهی با بی تدبیری مسئولان طی نموده است.

اقتصاد دریایی



یکشنبه ۲۶ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۰۲

گوناگون

آزاد شدن صید ماهی حلواسفید در صیدگاه‌های خوزستان

معاون صید و بنادر ماهیگیری اداره کل شیلات خوزستان، از آزاد سازی صید ماهی حلواسفید در کلیه صیدگاه‌های استان‌های خوزستان و بوشهر از امروز تا اطلاع ثانوی خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی‌دانش مهر اظهار کرد: با توجه به بررسی‌های کارشناسی پژوهشکده آبی‌پروزی جنوب کشور و مصوبه کمیته مدیریت صید استان خوزستان، صید ماهی حلوا سفید در کلیه صیدگاه‌های استان‌های خوزستان و بوشهر از امروز شنبه ۲۵ تیرماه ۱۴۰۱ با ابزار و ادوات صید مجاز و رعایت قوانین و دستورالعمل‌های صید و صیادی اطلاع‌ثانوی آزاد اعلام شده است.وی افزود: صیادان می‌توانند از امروز با مراجعه به واحدهای صدور مجوز صید و اخذ مجوز لازم اقدام به صید کنند.

راه‌اندازی بزرگ‌ترین مرکز آموزش غواصی و جوشکاری زیر آب در بوشهر

مدیر کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان بوشهر گفت: بزرگ‌ترین مرکز آموزش غواصی و جوشکاری زیر آب در استان بوشهر راه‌اندازی می‌شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، عبدالمجید دراهکی در نشست با فرمانده پایگاه دوم نیروی دریایی بوشهر اظهار داشت: رصت دوساله خدمت سربازی فرصت مناسبی برای مهارت‌افزایی و ارتقای مهارت است. وی اضافه کرد: مهارت‌آموزی و مهارت‌فکر مدرک گرایی به همه مشکلات کشور را می‌توان با راه‌حل علمی رفع کرد. در‌احل علمی با استفاده از ظرفیت نخبگان، فرهیختگان و جوانان تحصیل کرده حاصل می‌شود، ولی تاکنون قنقدر در این زمینه کار شده است؟ وی با اشاره به اینکه شرکت‌های دانش‌بنیان می‌توانند اقتصاد دریا و حتی گردشگری را سامان دهند، گفت: قرار نیست باز هر کاری تنها به دوش یک گروه خاص باشد، اما شرکت‌های دانش‌بنیان را می‌توان به کار گرفت تا نظم و روند صعودی کارها سرعت پیدا کند. محسنی‌بندپی در پایان خاطرنشان کرد: اگر نقشه راه نداشته باشیم، وضع همین است و روز به روز اقتصاد ضعیف‌تر و مشکلات اجتماعی بیشتر خواهد شد. شک ندارم نگاهمان را بزرگ کنیم و دست همدیگر را در کار نزنیم، شرایط خیلی بهتر از گذشته خواهد شد.

تعمیرات اساسی ترانس تینرها با کمک متخصصان داخلی

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از تعمیرات اساسی دستگاه ترانس تینر با بهره‌گیری از توان متخصصان داخلی و پیوستن آن به چرخه خدمات دریایی در بندر شهید رجایی خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد،محمدرضا پور رجبی با بیان اینکه نوسازی تجهیزات دریایی و بندری امری لازم و ضروری است، گفت: شرایط متاثر از تحریم‌ها و مزیت‌های قابل رقابت شرکت‌های دانش بنیان، متخصصان اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات خشکی بندر شهید رجایی را بر آن داشت، تعمیرات اساسی ترانس تینرها معیوب را انجام دهند.معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان افزود: از این رو تعمیرات اساسی این تجهیز به دست متخصصان فنی داخلی آغاز و در ساخت قطعات مکانیکی و الکترونیکی از ظرفیت و توان شرکت‌های دانش بنیان بهره گرفته شد.وی، عمده تعمیرات این ترانس تینرها در بخش برق‌ی و الکترونیکی تعمیرات و تعویض سوسرها، انکودرها، ماژول ET و دیجیتال خروجی و جویستیک‌ها و... بیان کرد.پور رجبی با اشاره به تعمیرات صورت گرفته در بخش مکانیکی نیز گفت: گریکس هویست و بلبرینگ الکتروموتور هویست و وایرهای هویست و تعمیر با تعویض شده که تمامی فرآیند ساخت قطعات به دست متخصصان داخلی و شرکت‌های دانش بنیان طراحی و به پایان رسیده است.ترانس تینر، جز تقنیتی محو‌حرفه‌ای از نوع دروازه‌ای که برای پشتیبانی از گتتری کرین‌ها و صفای کانیترها در محوطه‌های پورت اپراتوری به کار می‌رود.

استفاده از ظرفیت بکر جزیره ام الرصاص در دستور کار سازمان بنادر

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر اعلام کرد: استفاده از ظرفیت بکر جزیره ام الرصاص، راه‌اندازی خط گردشگری آبی خرمشهر-هینوشهر و فعال سازی خط کشتیرانی خرمشهر-عراق در دستور کار سازمان‌بنادر است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، نوراله اسعدی در دیدار با معاون گردشگری وزیر میراث فرهنگی و گردشگری، اظهار داشت: جزیره «ام الرصاص» یکی از مناطق عملیاتی عراق در دوران دفاع مقدس در فاصله نزدیک از بندر خرمشهر است که خاطرات و یاد کارهای دفاع مقدس در آن همچنان باقی مانده لذا می‌توان با فعال سازی زمینه گردشگری آبی، امکان آشنایی بیشتر گردشگران رایبه و یاد کاروان‌های ادهان نور فراهم کرد.وی از راه‌اندازی خط دریایی خرمشهر –هینوشهر با احداث اسکله گردشگری در مینوشهر خبر داد و افزود: در سفر اخیر مدیر عامل سازمان بنادر کشور موضوع احداث اسکله گردشگری در مینوشهر از سوی شهردار بندر مظهر و مقرر شد اولیه با احداث آن اعلام شد.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر افزود: امکان اجرای این پروژه به دلیل مباحث امنیتی میسر نبود اما شرایط احداث آن اکنون فراهم و مکاتبات اولیه در این رابطه انجام شده است.وی با توجه به پیش رو بودن اربعین حسینی خوستاراه‌اندازی خط دریایی خرمشهر عراق شد و گفت: بندر «ابو فلوس» از خرمشهر هفتم مایل دریایی فاصله دارد و در آخرین بازدیدهای انجام‌شده شرایط برای راه‌اندازی پایانه مسافری در آن نقطه از خاک عراق فراهم است.از این ظرفیت می‌توان در طول سال به ویژه در ایام اربعین بهره برد.