اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۵ مرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۱۲

بر اساس مصوبه دولت؛

۲۰۰ میلیارد تومان برای ایمن سازی سواحل شمالی اختصاص یافت

بر اساس مصوبه دولت در راستای تأکید رئیس جمهور بر ایمن سازی دریا، دو هزار میلیارد ریال اعتبار برای تأمین امکانات و تجهیزات مورد نیاز و استقرار نیروهای نجات غریق در سواحل شمالی کشور اختصاص یافت.به گزارش اقتصاد سرآمد، هیأت وزیران با توجه به تأکید رئیس جمهور در جلسه مورخ ۲۲ تیر ماه ۱۴۰۱ مبنی بر لزوم بررسی طرح ایمن سازی و استقرار نیروهای نجات غریق در سواحل شمالی کشور، مبلغ دو هزار میلیارد ریال معادل ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار برای تأمین امکانات و تجهیزات مورد نیاز و همچنین استقرار نیروهای نجات غریق در سواحل شمالی کشور، به وزارت ورزش و جوانان اختصاص داد تا برابر قوانین و مقررات مربوط هزینه کند.همچنین وزارت ورزش و جوانان (فدراسیون نجات غریق و غواصی جمهوری اسلامی ایران) موظف شد در مقاطع زمانی سه ماهه درباره عملکرد خود در اجرای این مصوبه دولت به سازمان های برنامه و بودجه و مدیریت بحران کشور گزارش بدهد.

بررسی «اقتصاد سرآمد» از آزادی سازی نوار ساحلی دریای خزر تا توانمندسازی منظر آسیب دیده اکولوژیکی

تبعات آزادی سازی نوار سواحل دریایی

گروه دانش دریایی - سروین الهی - با توجه به ضرورت آزادسازی نوار ساحلی دریای خـزر و حجم بـالای تخریب ساختمانی، رها شـدن بقایای نخاله های ساختمانی در پهنه ساحلی یکی از تهدیدهای اصلی این موضوع است.

به گزارش اقتصادسرآمد، سـروین الهی پژوهشگر دکتری معماری و طراحی شهری دانشگاه تکنولوژی سیدنی در پژوهشکده نظر آورده است:آیا با توجه به پسروی آب دریای خزر، آزادسازی مناطق ساحلی تصرف شده تا مرز قانونی (حداقل ۶۰ متر از ساحل مبنی بر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۴۲) کفایت می کند؟ آیا برای چگونگی پاک سازی نوار ساحلی از پسماندهای سـاختمانی آتی حاصل از تخریب و احیای طبیعی منظر آسـیب دیده پس از رهاسازی، دور اندیشی شده است؟

اگرچه آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسـعه اقتصادی، اجتماعـی و فرهنگی، مصوب ۱۳۸۳، با هدف سـاماندهی سـواحل، بر اقداماتی مشتمل بر تعیین و آزادسازی حریم، استقرار مدیریت یکپارچه سـواحل، ضوابط و استانداردهای زیست محیطی تاکید داشته و کلیه وزارتخانه ها و مؤسسات دولتی را موظف کرده بود تا پایان برنامه، عقب نشینی ۶۰ متری از دریا (مبنی بر آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۴۲) انجام پذیرد، اما متاسفانه این قانون به صورت کامل اجرا نگردید.

تا آنجا که در بهمن ماه سال ۱۴۰۰ دستور «آزادسازی مناطق ساحلی تصرف شـده تا مرز قانونی (حداقل ۶۰ متر از سـاحل)» به اعضای هیـات دولت ابلاغ گردیده است.

دریای خزر به واسـطه موقعیت استراتژیک، آب به نسبت شـیرین و ویژگی های منحصر به فرد خود نقش بسـزایی در منظر اکولوژیکی در سطح منطقه و حتی ملی دارد، که به عنـوان مثل می توان به تنوع پوشش گیاهی و جانوری، مناظر و جنگل های طبیعی و همچنین توسعه اقتصادی منطقه به واسطه پتانسیل های گردشگری آن اشاره کرد.

حریم یا پهنه سـاحلی به عنوان عرصـه عمومی و میـراث اکولوژیکی که محل تلاقی آب و خشـکی است همواره به واسطه شـاخص بودن و مطلوبیت محیطی و منظر طبیعی غنی آن، با بالاترین تقاضا برای تصاحب زمین مواجه بوده است. پهنه ساحلی دریای خزر نیز از این موضوع مستثنی نبوده و در سال های گذشته با رونق ساخت و ساز و بالا رفتن قیمت های زمین، تصرف اراضی مستحدث سـاحلی این دریا افزایش داشته است.

بنا به اظهارات رییس مرکز پژوهشی حوضه اقلیمی خزر، دریای خزر در دهه های اخیر به علت تغییرات اقلیمی، فعالیت های انسـانی و سـایر مداخلات با عقب نشینی های مستمر مواجه بوده است. چنانچه سرعت پس روی آب دریای خزر نسبت به سال‌های گذشته افزایش چهار برابری داشـته است. به بیانی ساده «عقب نشـینی دریا بیرون آمدن خشکی از زیر آب دریا را در پی دارد».

آنچه که در در ذهن متبادر می گردد این اسـت که با توجه به «پسـرفت آب دریای خزر و تغییرات خط ساحلی و بیرون آمدن بخشی از زمین زیر دریا»، آیا در نظر گرفتن حریم ثابـت ۶۰ متری که مبنای آن از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۴۲ بوده است، می تواند اهداف مورد نظر از آزادی سازی سواحل را با توجه به شـرایط کنونی محیط زیست منطقه و آسیب های وارده به آن تامین نماید.

از سویی دیگر بسیاری از مسئولان و مدیران شهری به ویژه در سال های اخیر نگرانی خود را درخصوص دفع فاضلاب و پساب‌ها و افزایش آلودگی های ناشی از فعالیت های صنعتی، کشاورزی و انسانی در دریای خزر اعلام کرده اند و دبیر انجمن ژئوپولتیک ایران «تغییرات اقلیمی و تخریب محیط زیست را از چالش های مهم دریای خزر» دانسته است.

با توجه به حجم بالای ساخت و ساز در نوار ساحلی و نزدیکی آن به دریا و لزوم تخریب و آزاد سازی این عرصه اکولوژیکی عمومی، چگونگی روند تخریب، جمع آوری و پاکسازی نخاله های ساختمانی اهمیت فراوانی دارد. چرا که رها شدن نخاله های ساختمانی نظیر بتن، شیشه، فلزات آهنی و یا ضایعات سایر مواد فراوری شده که دارای مواد شیمیایی خطرناک نظیر آزبست و سرب هستند.

حتی در میزان بسـیار محدود و ناچیـز و همچنین چگونگی فرآیند تخریب در پهنه ساحلی می تواند موجبات ورود مواد مضـر به چرخه طبیعت به ویژه آب دریا را فراهم کرده و تهدید جدی برای سلامت محیط زیست، آبزیان و نهایتا انسانها به عنوان جزیی لاینفک از آن را به بار آورد.

بـا توجه به ماهیـت پویـا و زنده نوار سـاحلی و تغییرات مسـتمر اکولوژیکی و اقلیمی، پسرفت و یا پیشرفت های دریا، به نظر می رسد در تهیه هر گونه دستورالعمل در خصوص پاکسازی نوار ساحلی و محدودیت ساخت و سـاز، شناخت و تعیین مناطق متفاوت در نوار سـاحلی به واسطه موقعیت خاص اکولوژیکی و پهنـه بندی نوار سـاحلی با توجه به شرایط محیطی و بومی با بهره گیری از اطلاعات به روز و دانش روز (مانند تکنولوژی سـنجش از دور ماهواره) ضروری است.

در نظر گرفتـن «حریم پویا مبتنی بـر ویژگی های اکولوژیکی و محیطی» به جای در نظر گرفتن حریم ثابت و تعیین صرفا یک عدد و متـراژ بدون در نظر گرفتن اتفاقات پیرامونی، مـی تواند نقش مهمی در رسیدن به اهداف مورد انتظار ایفا نماید.

بدیهی اسـت با توجه به ضرورت آزاد سـازی این عرصه اکولوژیکی و طبیعی عمومی، و حجم بالای تخریب سـاختمانی در مجاورت دریا، رها شـدن بقایای نخاله های سـاختمانی در پهنه سـاحلی می تواند یکی از تهدیدهای اصلی این موضوع باشـد. لذا چگونگی پروسه و روند تخریب، جمع آوری و پاکسازی نخاله های ساختمانی از محل، دوراندیشی و ارائه برنامه های راهبردی و اجرایی دقیقی را پیش از آغاز طرح می طلبد.

شایان ذکر است پس از تخریب و جمع آوری نخاله های ساختمانی، رها کردن منظر آسیب دیده، پاسخ مناسب نبوده و احیای طبیعی منظر آسیب دیده پهنه ساحلی در راستای توانمند سازی و حفاظت زیست محیطی منطقه باید در دستور کار قرار گیرد.

برگزیده‌ها

در دوازدهمین جشنواره مالک اشتر صورت گرفت

انتخاب نیروی دریایی به عنوان نیروی برتر سپاه پاسداران

دوازدهمین جشنواره مالک اشـتر سپاه که به همت دبیرخانه اشراف فرماندهی کل سـپاه برگزار شد، با معرفی فرماندهان، مسـئولین و رده‌های برتر سـپاه به کار خود پایان داد.به گزارش اقتصادسـرآمد، در دوازدهمین جشنواره مالک اشتر سپاه که با هدف شناسایی، معرفی و تقدیر از فرماندهان، مسئولین و مدیران برتر و با حضور سردار سرلشکر پاسدار حسین سلامی فرمانده کل سپاه پاسداران انقلاب اسلامی صورت گرفت؛ در بخش رقابتی نیروی دریایی سـپاه به عنوان نیروی برتر، قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) به عنوان برترین رده مأموریتی عمده، سپاه ولیعصر (عج) خوزستان، سپاه انصار المهدی (عج) زنجان، سـپاه جواد الائمه (ع) خراسان شمالی و سپاه شهدا آذربایجان غربی به عنوان برترین استان‌ها معرفی و از فرماندهان آنان تقدیر شد.

همچنین سپاه عاشورا آذربایجان شـرقی به عنوان سپاه دارای بیشترین رشد مستمر پنج ساله شناسایی و معرفی گردید.لشگر ۲۲ بیت‌المقدس کردسـتان و تیپ ۵۷ حضرت ابوالفضل (ع) لرسـتان نیز به عنوان برترین یگان‌های رزمی مردم پایه شناخته شدند.

در بخـش ویژه از نیروی زمینی سـپاه بخاطـر امنیت مرزها و خدمات محرومیت زدایی، نیروی هوافضا بخاطر پرتاب موفق ماهواره نور ۲ و سازمان بسیج مسـتضعفین بدلیل نقش آفرینی موفق در مقابله با کرونا تقدیر شد.

همچنین از سپاه محمد رسول الله (ص) بخاطر خدمات اجتماعی و کمک‌های مومنانه، دانشگاه امام حسین (ع) بخاطر تحول در نظامات دانشگاه، معاونت برنامه و بودجه سپاه بخاطر مدیریت صحیح منابع در شـرایط مضیقه بودجه‌ای و معاونت سلامت بسیج بخاطر طرح ضد کرونا شهید سلیمانی تقدیر به عمل آمد.

در بخش رقابتی سـتادی از نمایندگان برتر نیروی زمینی سپاه، نیروی هوافضا سپاه، نیروی دریایی سپاه، سپاه امیرالمومنین (ع) ایلام، سپاه سیدالشهدا (ع) اسـتان تهران، سپاه شهدا آذربایجان غربی، سپاه فجر فارس، سپاه قائم آل محمد (عج) سمنان، سپاه نبی اکرم (ص) کرمانشاه، سپاه نینوا گلستان، سپاه ولیعصر (عج) خوزستان، سپاه الغدیر یزد، بنیاد تعاون سپاه، فرماندهی حفاظت سپاه، دانشگاه امام حسـین (ع)، قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) معرفی و تقدیر شدند.

در بخش غیـر رقابتی معاونت‌هـای سـتاد فرماندهی کل نیز معاونت‌های نیروی انسانی؛ مهندسـی و پدافند غیرعامل، آماد و پشتیبانی و عملیات حائز تراز عملکردی خیلی خوب شدند.

هشدارهای سطح قرمز سازمان هواشناسی و لزوم تعطیلی فعالیت دریایی

تردد تمامی شناورها در هرمزگان ۵ و ۶ مردادماه ممنوع است

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه و غرب هرمزگان گفت: با توجه به هشـدارهای سطح قرمز سازمان هواشناسـی و لزوم تعطیل کردن هر نوع فعالیت دریایی در آب‌های این استان، تردد تمامی شـناورهای صیادی، تفریحی و سنتی در روزهای سه‌شنبه و چهارشنبه ممنوع اسـت.به گزارش اقتصادسرآمد،قاسم عسکری نسب، در جمع خبرنگاران، اظهار کرد: با توجه به هشدار جوی و دریایی سطح قرمز فعالیت تمامی دریانوردان و صیادان طی روزهای سه‌شنبه و چهارشنبه ممنوع است و در صورت حضور در لنگرگاه نسبت به انتقال شناور خود به حوضچه بنادر و یا موج‌شکن‌های مردمی اقدام کنند.وی در ادامه در تشریح اقدامات بنادر و دریانوردی غرب استان در مواجهه با توفان موسـمی هند، عنوان کرد: تاکنون چند جلسه با محوریت مدیریت بحران در مجموعه بندرلنگه و بنادر تابعه برگزار شده و نسبت به تردد قایق‌های صیادی، تفریحی و شخصی نیز اخطاریه منع صادر شده است.مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه و غرب هرمزگان ارسال دستورالعمل مقابله با توفان و سیلاب احتمالی به بنادر تابعه و مراکز حساس، اعلام تعلیق تمامی عملیات‌های تخلیه و بارگیری بنادر در روز چهارشنبه، رصد و پایش شناورهای در لنگر و تأکید بر آمادگی تجهیزات نجات و شناورهای sar با هدف امدادرسانی احتمالی به شناورهای مضطر را از دیگر اقدامات این اداره با هدف جلوگیری از بروز حوادث ناگوار برشمرد.عسکری نسب با بیان اینکه فعالیت تمامی کلوپ‌ها و ورزش‌های آبی و ساحلی نیز طی این روزها تعلیق است، خاطرنشـان کرد: تمامی اطلاعات مبنی بر فعالیت بنادر از برج کنترل بنادر استعلام و در صورت بروز هرگونه سوانح دریایی و یا درخواست کمک با سـامانه ۲۴ ساعته ۱۵۵۰ تماس و یا از طریق کانـال اضطرار دریایی ۱۶vhf ارتباط رادیویی انجام پذیرد.به گزارش ایسنا، طبق اطلاعیه اداره‌کل هواشناسی استان هرمزگان، بارش سنگین سامانه مونسونی و احتمال وقوع سیلاب در هرمزگان سطح هشدار جوی در این استان از نارنجی که روز شنبه (اول مرداد ۱۴۰۱) صادر شـده بود به قرمز تغییر یافت. این هشدار برای بعد از ظهر دوشنبه تا اواخر روز جمعه صادر شـده که در این روزها بارش شـدید باران همراه با رعد و بـرق و تگرگ، تندباد شدید همراه با گرد و خاک در ارتفاعات و سراسر هرمزگان پیش‌بینی شده است.

سفارت ایران در یونان خبر داد:

حکم دادگاه عالی یونان به نفع ایران در پرونده توقیف نفتکش «لانا»

سفارت ایران در یونان خبر داد که دادگاه عالی یونان نیـز در دادگاه تجدیدنظر به نفع ایـران رای داده و عملیات بازگشت نفت سرقت شده ایران به زودی آغاز می‌شود.به گزارش اقتصاد سرآمد، سفارت ایران در یونان از رای دادگاه عالی یونان به نفع ایران در پرونده توقیف نفت‌کش حامل نفت ایران خبر داد.سـفارت ایران در یونان در پیامی در توییتر نوشـت: «دیوان عالی یونان، به عنوان بالاترین مرجع قضایی این کشـور رای دادگاه تجدیدنظر به نفع ایران را تایید کرد».در ادامه این پیام توییتری آمده اسـت: «به زودی عملیات انتقال آغاز شده و نفت سرقت شده ایران باید به کشتی لانا بازگردانده شود».سـفارت ایران در یونان در پایان این پیام توییتری نوشت: «شکستی دیگر برای راهزنان دریایی».مقام‌های یونان در تاریخ ۱۹ آوریل (۳۰ فروردین ماه) نفتکش پگاس که سـپس به «لانا» تغییر نام پیدا کرد را در امتداد جزیره «ائوبویا» در حالیکه حامل ۱۱۵ هزار تن نفت ایران بود توقیف کردند و سپس به درخواست وزارت دادگستری آمریکا، قرار شد تا نفت این نفتکش به ایالات متحده منتقل شود.این اقدام آمریکا واکنش مقام‌های جمهوری اسلامی ایران را به همراه داشت و تهران از سـازمان بین‌المللی دریانوردی درخواسـت کرد که تا در این تصمیم دادگاه یونان مداخله کند.در پی اعتراض‌های ایران، یک دادگاه منطقه‌ای یونان دستور بازگشت نفت توقیف شده به ایران را در تاریخ ۹ ژوئن (۱۹ خرداد ماه) صادر کرد اما چند روز بعد یک دادگاه جدید به طور موقت در پی درخواست یک شرکت قطعات یدکی یونانی که خواسـتار دریافت پـول برای ارائه خدمات خاص به این نفتکش شـده بود، عزیمت این نفتکش را ممنوع کرد.روز ۱۹ خرداد ماه سـه منبع آگاه گزارش کردند که یک دادگاه در یونان حکم اولیه دادگاه مبنی بر صدور مجوز برای ایالات متحده آمریکا به منظور مصادره بخشی از محموله نفت ایران در نفتکش ایرانی در امتداد ساحل یونان را لغو کرد.

بر اسـاس این گـزارش، طبق گفته یـک منبـع دیپلماتیک، بازپرداخت بدهی به شـرکت یدک‌کش نیز انجام شده است و آتن ابراز امیدواری کرده است که در پی آزاد شدن این نفتکش، دو نفتکش یونانی که در آب‌های خلیج‌فارس توقیف شده نیز آزاد شود.

سفارت ایران در آتن نیز با اشاره به لغو حکم مصادره نفت ایران از سـوی دادگاه تجدیدنظر یونان اعلام کرد کـه تا اطمینان از اجرای کامل حکم، موضوع در دسـتورکار رایزنی‌های فشرده دو کشور باقی می‌ماند.

سازمان بین المللی دریانوردی

بخش اول

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO)

International Maritime Organization

تاریخچه :هنگامی که برای اولین بار پیشنهاد تاسیس سازمانی تخصصی در سازمان ملل متحد که به امور دریایی بپـردازد مطرح گردید، هدف اصلی تشکیل ابزاری بین المللی به منظور افزایش ایمنی در دریا بود. مدتها بود که همگان دریافته بودند اقدام به منظور افزایش ایمنی عملیات دریایی در صورتی که در سطح بین المللی انجام گردد، موثرتر خواهد بود تا اینکه توسط کشورهای مختلف تک تک و به صورت یکجانبه و بدون هماهنگی با سایر کشورها صورت پذیرد.

با توجه به این سـابقه، بر اسـاس کنفرانس بین المللی متشـکله در ششـم مارس ۱۹۴۸ در ژنو، کنوانسیون سـازمان دریانوردی مشـورتی بین الدول به تصویب رسید و در سال ۱۹۵۸ لازم الاجرا گردید. بعدها توسط ۱۷اصلاحیه بین سالهای ۱۹۶۴ تا ۱۹۹۳ تغییراتی در آن انجام گرفت. مهمترین این تغییرات شامل افزایش یک رکن اصلـی در رابطه با کمک هـای فنی بخصوص به کشورهای در حال توسعه و تغییر نام آن به سازمان بین المللی دریانوردی (آیمو) و در اصلاحیه ۱۹۹۳ افزایش اعضای شـورای آیمو از ۳۲ به ۴۰ کشور و ایجاد کمیته تسـهیل بود. این اولین ارگان بین المللی بود که صرفا اختصاص به مسائل دریایی داشت.

در دوره ۱۰ سـاله بین تصویب متن و لازم الاجرا شدن کنوانسیون در سال ۱۹۵۸ مشکلات دیگری در ارتباط با ایمنی توجه عموم را در سطح بین المللی به خود جلب نمود و یکی از مهمترین آنها تهدید آلودگی دریایی ناشی از کشـتیها بویژه آلودگی ناشـی از نفت بود که توسط کشتیهای تانکر حمل می شد. متن کنوانسیون بین المللی در این خصوص در سـال ۱۹۵۴ مـورد تصویب قرار گرفت و این چهار سال پیش از شکل گیری IMO بود. در ژانویه سال ۱۹۵۹ آیمو مسئولیت اداره امور و ارتقاء آن را تقبل نمود. از همان ابتدا، بهبود ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی دریایـی جزو مهمترین اهداف آیمو بوده است.

سازمان آیمو با بیش از ۳۰ سـازمان بین الدولی ارتباط رسمی دارد. همچنین به حدود ۵۰ سازمان بین المللی غیر دولتی وضعیت مشـورتی اعطا شده است و به آنها اجازه داده شده است که بعنوان ناظر در کار کمیته های مختلف شرکت نمایند. این سازمانها بعنوان نمایندگان طیف وسـیعی از شـرکتهای دریایی، حقوقی و محیط زیسـتی هسـتند و از طریق ارائه اطلاعات، اسـناد و نظرات تخصصـی در کار ارگانها و کمیته های مختلف سـهم بسـزایی بر عهده دارند. با این وجود، هیچیک از این سـازمانها حق رای ندارند. مقر سازمان آیمو در انگلسـتان (لندن) واقع اسـت. نهاد اداره کننده آیمو، مجمع (Council) با ۱۶۷ کشـور عضـو و دو عضو وابسته تشکیل شده اسـت که هر دوسال یکبار، جلسه برگزار می کند.

مجمع ، شورا و کمیته های اصلی (Committee):
- مجمع (ASSEMBLY)
- شورا (COUNCIL)
- کمیته ایمنی دریانوردی (MSC)
- کمیته حقوقی (LEG)
- کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (MEPC)
- کمیته همکاری های فنی (TC)
- کمیته تسهیل (FAL)
- کمیته های فرعی (Sub Committees)

نمایی از اجلاس های آیمو

از ابتدای سـال ۲۰۱۴ کمیته های MSC و MEPC بخش عمده‌ای از کارهای خود را توسط ۷ کمیته فرعی با شرکت کشورهای عضو انجام می دهند. این ۷ کمیته عبارتند از

۱-کمیته فرعی طراحی و ساختار کشتی (SDC)
۲-کمیته فرعی پیشـگیری از آلودگـی و مقابله با آن (PPR)
۳-کمیتـه فرعی عامل انسـانی، آمـوزش و نگهبانی (HTW)
۴-کمیته فرعی تجهیزات و سیستمهای کشتی (SSE)
۵-کمیته فرعی دریانوردی، ارتباطات و تجسس و نجات (NCSR)
۶-کمیته فرعی اجرای اسناد سازمان آیمو (III)
۷-کمیته فرعی حمل کالاها و کانتینرها (CCC)

اهداف

- ایجاد سیستمی برای همکاری بین دولتها در زمینه وضع مقررات و طرز عمل دولتها درخصوص انواع مسائل فنی موثر در کشتیرانی تجاری بین المللی
- تشـویق و ترغیب دولتهادر زمینـه تصویب بهترین اسـتانداردهای عملی در مورد ایمنـی دریانوردی و جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی بوسیله کشتیها
- تهیه پیش نویس کنوانسـیونها، موافقتنامه ها و سایر اسناد بر حسب لزوم تشـکیل کنفرانسهای بین المللی جهت تصویب آنها
- رسـیدگی به کلیه مسـائل مربوط به دریانوردی که ممکن است از طرف یکی از ارگان یا یکی از سازمانهای تخصصی ملل متحد به سازمان محول شود
- تسهیل مبادله اطلاعات و مشورت بین اعضا

تالاب انزلی

در جلسه احیای تالاب انزلی؛

ضرب‌الاجل ۷ روزه به بنادر دریانوردی در خصوص تاثیر موج‌شکن در احیای تالاب انزلی

استاندار گیلان با تاکید بر لزوم توجه به میزان تاثیرگذاری موج‌شکن در خصوص احیای تالاب انزلی گفت: بنادر و دریانوردی اثرات موج‌شکن در خصوص احیای تالاب انزلی را در مدت زمان یک هفته مشخص کند.

به گزارش اقتصاد سرآمد از فارس، اسدالله عباسی در جلسه احیای تالاب انزلی در سالن الغدیر اسـتانداری با بیان اینکه باید تهدیدهای تالاب انزلی به‌صورت عملی برطرف شود، اظهار کرد: بعد از ۱۰ ماه دیگر صحبت از مشکلات تالاب انزلی کافی است و مردم از مسؤولان عمل می‌خواهند. وی با تاکید بر لزوم توجه به احیای تالاب توسط مسؤولان گفت: باید از مسوولان سوال شود در خصوص احیای تالاب انزلی چه اقدامی بدون بودجه انجام داده‌اند، لذا این ناهماهنگی در خصوص احیای تالاب انزلی به هیچ عنوان پذیرفته نیست. نماینده عالی دولت در گیلان آلودگی و رسوبات را دو منشا تهدیدآمیز تالاب انزلی دانست و بیان کرد: راه مقابله با این تهدید هم وجود دارد و این در حالی است که بنادر دریانوردی راه ورودی به تالاب را بسته و از طرفی رسوبات از طریق دو رودخانه وارد تالاب می‌شود.عباسی با انتقاد از وجود برخی اختلافات در میان دستگاه‌های اجرایی در خصوص احیای تالاب انزلی تصریح کرد: دیگر هیچ اختلاف سـازمانی در خصوص احیای تالاب انزلی نباید وجود داشته باشد لذا مسئله روشن بوده و باید با اندازه توان خود برای احیای تالاب انزلی تلاش کنیم.

وی با بیان اینکه سازمان برنامه و بودجه متولی تخصیص اعتبار به نهادهای دولتی است، گفت: سازمان برنامه و بودجه گیلان باید پاسخ دهد که چرا تاکنون هیچ اعتباری به آبخیزداری در خصوص مقابله با رسوبات تخصیص پیدا نکرده‌است، و در صورت ابلاغ باید سازمان آبخیزداری به طور شفاف پاسخگو باشد. استاندار گیلان بـا تاکید بر لزوم توجه بـه میزان تاثیرگذاری موج‌شـکن در خصوص احیای تالاب انزلی افزود: بنادر و دریانوردی اثرات موج‌شـکن در خصوص احیای تالاب انزلی را در مدت زمان یک هفته مشخص کند. به گفته عباسی در خصوص فاضلاب رشت قرار و تفاهم نامه‌ای نوشـته شده است تا جلو ورود فاضلاب دو رودخانه زرجوب و گوهر رود به تالاب انزلی گرفته شـود. وی با ابراز خرسندی ازعدم ورود پساب سراوان و لاکان‌به رودخانه زدجوب و گوهر رود: گفت: مسئله پساب سـراوان و لاکان تاحدودی حل شده و هیچ فاضلابی به رودخانه‌ها وارد نمی‌شود. استاندار گیلان از برخورد با دهیاران و بخشداران متخلف در خصوص‌عدم احیای تالاب انزلی خبر داد و گفت: در سریعترین زمان ممکن باید جلسه‌ای با دهیاران، بخشداران و فرمانداران شهرهای اطراف تالاب برگزار شود و بعد از آن جلسه اگر کوچکترین آلودگی از طریق آن منطقه ایجاد شود با آن بخشدار و ذخایر برخورد خواهد شد. عباسی با بیان اینکه صدور پروانه بدون مجوز به اطراف تالاب انزلی به هیچ عنوان پذیرفته شدنی نیست، افزود: با افرادی که بدون توجه به حریم تالاب و اراضی کشاورزی مردم، پروانه سند برای برخی از افراد صادر کردند به شدت و در هر جایگاهی که باشد برخورد می‌شود. وی با تاکید بر اینکه در جلسـه ماه آینده در جلسه کارگروه احیای تالاب انزلی باید دستگاه‌ها اقدامات خود را به مردم و مسؤولان گزارش دهند، گفت: تمامی دستگاه‌هایی که در این جلسه پیشنهادات خود را در خصوص احیای تالاب انزلی گزارش دادند باید در جلسه ماه آینده اقدامات خود را گزارش دهند.

در ۱۲ سال گذشته اقدامی در خصوص تعیین تکلیف سند مالکیت تالاب انزلی اتخاذ نشده است

معاون پیشگیری و وقوع از جرم دادگستری گیلان نیز در این جلسه با بیان اینکه حفظ تالاب انزلی دغدغه اصلی مسوولان در استان گیلان است، اظهار کرد: تالاب انزلی یک میراث طبیعی برای مردم استان گیلان و کشور است که می تواند به رشد اقتصادی منطقه کمک کند. جان احمد آقایی با اشاره به اهمیت تالاب انزلی در حفظ اکوسیستم طبیعی در کشور گفت: بسیاری از مطالب گفته شده در این جلسه در چندین سال گذشته هم گفته شده است که این امر نشان دهنده اهمیت مسئله تالاب انزلی است. وی یکی از مهم‌ترین معضل تالاب انزلی را بحث ستد مالکیتی دانست و بیان کرد: سند مالکیت و ریختن زباله‌هارو معضل لاینحل تالاب انزلی در چندین سال گذشته است که هنوز راهکاری برای رفع این مشکل اتخاذ نشده است. معاون پیشگیری و وقوع از جرم دادگستری گیلان با تاکید بر لزوم توجه به حل مشکل تالاب انزلی توسط کار جهادی بیان کرد: روزانه ۱۵ تن زباله وارد تالاب انزلی می‌شود لذابا اقدام جهادی و مدیریت پسماند، به زودی تالاب انزلی احیا می‌شود. آقایی با بیان اینکه وضعیت سند مالکیتی تالاب انزلی باید مشخص شود، گفت: در ۱۲ سال گذشته اقدامی در خصوص تعیین تکلیف سند مالکیت تالاب انزلی اتخاذ نشده است و همین امر سبب شد تا مردم روستاهای اطراف تالاب انزلی با مشکلاتی مواجه شوند.

ورود روزانه ۱۵ تن زباله به تالاب انزلی

مدیر کل سازمان محیط زیست استان گیلان نیز در این جلسه با بیان اینکه تالاب انزلی مهم تدین اکوسیستم آبی کشور است، اظهار کرد: تالاب بین المللی انزلی به عنوان اولین تالاب کشور وارد کنوانسیون رامسر شده که این امر نشان دهنده اهمیت تالاب انزلی در کشور می‌باشـد. رضا زمانی با اشاره به وجود گونه‌های مخالف جانوری در تالاب انزلی گفت: تالاب انزلی ۲۶۴ متر پهنا داشته و ۷۱ گونه ماهیان از جمله استخوانی و خاویاری در این تالاب زندگی می کنند. وی با تاکید بر لزوم توجه به احیای تالاب انزلی افزود: ورود فاضلاب، صید، شکار و ورود آب‌های رودخانه زدجوب و گوهر رود، گیاه سنبل آبی، عدم اختصاص حق آبه به ویژه در فصول کشاورزی و گرم سال و ایجاد حریق عمدی و احداث کنارگذر و اسکله موج‌شکن برای کشتیرانی از جمله مشکلات تالاب انزلی است. مدیرکل محیط زیست اسـتان گیلان با بیان اینکه اگر به وضعیت تالاب انزلی رسیدگی نشود به زودی تمامی تالاب انزلی با بحران خشک شدن مواجه می‌شود، تصریح کرد: روزانه ۱۵ تن زباله، ۴۰۰ هزار متر مکعب پساب کشاورزی و بیش از ۳۰۰ هزار متر مکعب فاضلاب صنعتی وارد تالاب انزلی می‌شود لذا اگر به طور عاجل چاره‌ای به منظور احیای تالاب انزلی اندیشیده نشـود، با بحران جدی در این خصوص مواجه خواهیم شد. زمانی از اجرای برنامه هفت‌ساله احیای تالاب انزلی در کشور خبر داد و گفت: با تلاش‌های صورت گرفته برنامه هفت‌ساله احیا تالاب انزلی در کشور و گیلان آغاز شده و تا سال ۱۴۰۵ ادامه دارد.

طبق اعلام مدیرکل محیط زیست استان گیلان دو هزار و ۵۵۸ میلیارد تومان در سال ۹۹ برای احیای تالاب انزلی اختصاص یافت که بخش اعظمی از آن مربوط به خارج از تالاب می‌باشد. وی از اختصاص ۱۵ میلیارد تومان اعتبار در راستای احیای تالاب انزلی خبر داد و گفت: در سال جاری و به منظور احیای تالاب انزلی ۱۹ میلیارد و ۵۰۰ میلیون برای استان گیلان اعتبار در نظر گرفته شده که تاکنون ۱۵ میلیارد تومان آن تخصیص پیدا کرده است.

رهاسازی ۱۷۴ میلیون قطعه بچه ماهی در دریای خزر

مدیر کل شیلات گیلان نیز در این جلسـه با بیان اینکه شیلات در احیای تالاب انزلی نقش بسـیار مهمی دارد، اظهار کرد: یکی از وظایف شـیلات حفاظت از گونه‌های دریایی اسـت و در این راستا از هیچ تلاشـی دریغ نخواهد شد. حمیدرضا تقی نصیری با اشاره به رهاسازی بچه ماهیان استخوانی و خاویاری در دریای خزر گفت: شیلات استان گیلان هرساله بر اساس برنامه تنظیمی نسبت به رهاسازی بچه ماهیان اقدام می‌کند. وی با اشاره به وجود هفت مرکز پرورش ماهیان استخوانی و خاویاری در استان‌های شمالی بیان کرد: سه مرکز از هفت مرکز تکثیر ماهیان اسـتخوانی و خاویاری در استان گیلان وجود دارد که سهم سالانه رهاسـازی ۱۵۹میلیون قطعه بچه ماهی و دو میلیون قطعه بچه ماهی در دریای خزر و تالاب انزلی اسـت. به گفته مدیر کل شیلات استان گیلان ر سال گذشته در احیای تالاب از ۱۷۴ میلیون رهاسازی بچه ماهی ۴۰ درصدد در تالاب انزلی رهاسازی شده است.