اقتصاد سرآمد
چهارشنبه۵مرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۱۲

گزارش

مجوز اسکله تفریحی خور «جفره» بوشهر کارشناسی یا غیرکارشناسی؟

همزمان با تحرکاتی برای ساخت اسکله تفریحی در خور (آبراه دریایی) "جفره" بوشهر بر اساس مجوزی که سال ۹۸ صادر شده، نگرانی و اعتراض صیادانی که در این منطقه ماهیگیری می کنند نیز آغاز شده است زیرا آنان حفظ این پدیده طبیعی دریایی را پشتوانه‌ای برای تداوم پیشه آبا و اجدادی خود می‌دانند.به گزارش اقتصادسرآمد، اعتراض صیادان فعال به ساخت اسکله گردشگری در جفره، ۲ روز پیش (یکشنبه دوم مردادماه) با انتشار ویدئویی از سوی یکی از صیادان پیشکسوت و خوشنام بوشهری در فضای مجازی بازتاب یافت و توجه‌ها را به خود معطوف کرد.عبدالرسول غریبی در این ویدئو با ارائه توضیحاتی، به اقدام دستگاه‌های متولی در اعطای مجوز به ایجاد اسکله تفریحی در خور جفره معترض شد و از دادستان بوشهر خواست به عنوان مدعی العموم ورود کند و جلوی اجرای این پروژه را بگیرد؛ پروژه‌ای که او آن را مخرب و عامل تغییر در بستر طبیعی خور و کاهش آبزیان و از بین رفتن صدها شغل در حوزه دریا توصیف کرد.به گفته این صیاد پیشکسوت، خور جفره زیستگاهی برای نمو گونه‌های مختلف آبزیان و منبعی برای تغذیه ماهی‌های این منطقه است و صدور مجوز اسکله تفریحی در جوار آن، خطر بالقوه‌ای به دنبال دارد که حیات پوینده این خور را تهدید می کند.غریبی که سابقه ریاست اتحادیه صیادی بوشهر را در کارنامه دارد در این ویدئو خور طبیعی جفره را میراث گذشتگان دانست که تاثیر بسزایی در تامین معاش و اشتغال ساحل نشینان بوشهری داشته و دارد.

مسئولان مانع تعرض آشکار به طبیعت دریا شوند

در پی انتشار این ویدئو به گفت‌وگو با این صیاد پرداختیم. او گفت: ایجاد اسکله تفریحی در خور معروف جفره، با ناامن کردن این زیستگاه، تهدیدی جدی برای ذخایر آبزیان منطقه است.غریبی توضیح داد: خور طبیعی جفره با جنگلی از جلبک‌ها و مرجان‌ها، از مهمترین خورهای استان بوشهر است که به دلیل جذر خوبی که دارد، محل آمد و شد گونه‌های ریز و درشت و انتهایی‌ترین محل تخم ریزی و رشد و پرورش گونه‌های ریز آبزی است که منبع تغذیه گونه‌های صیادی هستند.غریبی معتقد است که مجوز این پروژه تفریحی در خور جفره ناآگاهانه و غیر کارشناسی صادر شده است، چرا که آسیبی جبران ناپذیر به ذخیره دریا و پیشه صیادی در این منطقه می‌زند.این صیاد بوشهری با بیان اینکه " دریا و صیادی با ایجاد صدها اشتغال، جور بیکاری جوانان را در استان بوشهر می‌کشد" ، تاکید کرد: حفاظت از ذخیره دریا منوط به حفظ این خور است در حالی که ایجاد اسکله تفریحی و شمع کوبی در این محل، خور ارزشمند جفره را به سمت نابودی می‌برد.به اعتقاد غریبی، بخش خصوصی به ۲ دلیل رخ ندادن جذر کامل در این محل و فراهم بودن زمینی مناسب برای ایجاد فضای کارگاهی، محلی در جوار خور جفره را برای ایجاد اسکله تفریحی در نظر گرفته است در حالی که شرایط محیطی و منطقه‌ای در اعطای این مجوز در نظر گرفته نشده است.

او مدعی شد: حتی مسئولان و کارشناسان حفاظت محیط زیست استان بوشهر هم در بازدید از این محل بر مخرب بودن اجرای این پروژه صحه گذاشتند و اذعان کردند که این اقدام باعث حذف زیستگاه آبزیان می‌شود.این صیاد پیشکسوت از جانمایی پروژه‌های تفریحی بوشهر به طور متمرکز در بخشی از ساحل انتقاد کرد اما تاکید کرد که او و دیگر جامعه صیادی، هم مانند همه بوشهری‌ها دغدغه ایجاد زیرساخت‌های تفریحی را در این بندر همانند دیگر شهرهای ساحلی دارند اما در این مسیر باید با نظر سنجی از کارشناسان و آگاهان بومی مکان‌سنجی اصولی صورت گیرد.

غریبی بار دیگر از استاندار و دادستان بوشهر خواست تا مانع از این "تعرض اشکار به طبیعت دریا " شوند تا خور ارزشمند جفره نجات یابد.

دیدگاه متفاوت معاون گردشگری میراث بوشهر

معاون گردشگری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان بوشهر اما می گوید دستگاه‌های متولی محیط زیستی با بررسی محیط، تاییدیه لازم را برای صدور مجوز صادر کرده‌اند، به گفته او این پروژه تفریحی که بر روی دریا، بدون سنگ‌ریزی و با استفاده از شمع‌کوبی انجام می‌شود، که از نظر حفظ محیط زیست، بهترین شیوه برای سازه‌های آبی است.وحید جمالی در مورد آسیبی که گفته می‌شود این سازه انسانی می‌تواند به امنیت محیط و پیشگیری از مهاجرت و تخم‌گذاری گونه‌های آبزی در این خور بزند، نظری دیگر داشت، او بیان کرد که امروز بسیاری از متخصصان محیط زیست به این نتیجه رسیده‌اند که برخی از همین سازه‌های انسانی به محلی مساعد برای زیستگاه زیستمندان دریایی تبدیل می‌شود.به گفته او با همه اینها اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر مجوز این اسکله تفریحی را در شرایطی صادرکرده است که استعلام‌ها و تاییدیه‌های زیست محیطی لازم اخذ شده بود.

محیط زیست بوشهر: به اسکله تفریحی جفره اجازه استحصال از دریا نداده‌ایم

موضوع را از مدیرکل محیط زیست استان بوشهر که دنبال کردیم، گفت: این اداره کل تنها برای بخش ساحل پروژه اسکله صیادی در جفره مجوز صادر کرده و بر این اساس اجازه هیچگونه استحصال از دریا داده نشده است.فرهاد قلی‌نژاد ادامه داد: این مجوز سال ۹۸ از سوی حفاظت محیط زیست تنها برای شمع‌کوبی در ساحل و عرشه بدون تعرض به دریا صادر شده است.او این را هم اضافه کرد که علاو بر این، در اعطای این مجوز مدیریت فاضلاب این مرکز تفریحی برای آلوده نکردن دریا مورد توجه قرار گرفته است.قلی‌نژاد گفت: در مورد تاثیری که این پروژه در سطح دریا در خور جفره دارد اداره کل شیلات به عنوان محل استعلام در این زمینه باید اظهار نظر کند.

شیلات بوشهر: برای اسکله تفریحی جفره از شیلات استعلام نشده است

از این رو در تماس با اداره کل شیلات استان بوشهر مساله استعلام از این اداره کل را جویا شدیم؛ علی بازدار مدیرکل شیلات بوشهر اعلام کرد: استعلامی در این زمینه از این اداره کل صورت نگرفته است.مدیرکل شیلات استان بوشهر، افزود: محیط زیست متولی اصلی اعطای این مجوز است اما مشاور طرح باید استعلام لازم را از شیلات اخذ می کرد که این اقدام صورت نگرفته است.شنیده‌ها حاکی از آن است که مجوز اجرای اسکله تفریحی سال ۱۴۰۰ تمدید شده است تا از نظر قانونی مانعی بر سر راه اجرای این پروژه در جفره نباشد؛ اما نکته‌ای که بیشتر اعتراض برانگیز شده و منجر شده و حرف و حدیث‌های بسیاری نیز به راه انداخته است اینکه، حدود ۵۰۰ متر بالاتر از مکانی که حالا مجوز گرفته است، اسکله‌ای نیمه کاره رها شده است و اسکلت آن در شرجی بوشهر در حال استهلاک و فرسودگی است، اما با چشم پوشی از این اسکله سازه، در فاصله‌ای نزدیک پروژه‌ای جدید کلید می‌خورد و این امر شائبه‌هایی را مبنی بر چرایی و نحوه اخذ این مجوز ایجاد کرده است.

آنچه هست

اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر ماده ۳آیین نامه قانونی سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان متولی صدور مجوز اجرای سازه‌های آبی، مجوز پروژه اسکله تفریحی گردشگری را در منطقه معروف به جفره ساحل بوشهر صادر کرده است و آنطور که رئیس اداره مهندسی سواحل و بنادر اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: همه تاییدیه‌ها و استعلام‌های لازم برای صدور این مجوز گرفته شده است.حسین نصاری به ایرنا توضیح داد: برای اعطای این مجوز ابتدا از اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و سپس از حفاظت محیط زیست، منابع طبیعی، دریابانی و دیگر دستگاه‌های مربوط استعلام می‌شود، سپس پرونده به "کمیته صدور مجوز سازه‌های آبی" می‌رود تا از نظر اجرایی و فنی و مستندات (استعلام‌ها و دیگر مدارک) بررسی شود و در نهایت این مجوز صادر می‌شود. ایرنا

نشستی برای ارتقای سطح ایمنی، بهداشت و محیط زیست بنادر و پایانه های دریایی

به منظور همفکری، هم افزایی و تعامل بیشتر برای ارتقای سطح ایمنی، بهداشت و محیط زیست بنادر و پایانه های عملیاتی و شرکت‌های خصوصی فعال در بنادر، نشست مشترک مدیریت HSE سازمان بنادر و دریانوردی با اعضای هیات رئیسه انجمن پایانه داران بنادر ایران برگزار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، عبداله جعفری مدیر ایمنی، بهداشت و HSE سازمان بنادر و دریانوردی در این نشست، دیدگاه‌ها، اهداف و برنامه های مورد نظر سازمان بنادر در این حوزه را تشریح کرد .ایجاد واحد HSE در ساختار رسمی شرکت های پایانه دار بنادر ، جذب نیروهای متخصص و مجرب در واحدهای عملیاتی و شعبات بنادر، تصویب برنامه سالیانه، تخصیص کدهای اعتباری و بودجه لازم برای واحدهای HSE، توجه ویژه به برگزاری دوره های آموزشی و تخصصی در حیطه فعالیت‌های هر شرکت ، رعایت دستورالعمل های لازم در صفافی، بارچینی، نگهداری و حمل و نقل انواع کالا در بنادر ، توجه ویژه به مبحث کالاهای خطرناک، بذل توجه به نظافت و تمیزی محیط کار و رعایت بهداشت و اصول محیط زیست در محوطه های تحت اختیار از مهمترین موضوعاتی بود که از سوی مدیر HSE سازمان بنادر مطرح شد.

بررسی ضرورت فعال کردن حوزه گردشگری دریایی «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

همسایگان، جایگزین مزیت‌های دریایی ایران شده‌اند

گروه اقتصاد دریایی – وزیر راه و شهرسازی در مهرماه گفته بود: موضوع دریامحوری و اقتصاد دریا، موضوع بسیار مهمی در کشور می‌باشد از این‌رو، اولویت دولت سیزدهم است تا در کنار توسعه اقتصاد دریامحوری به توسعه شهرها در کنار دریا اقدام کند.

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر تقویت اقتصاد دریا افزود: برای دست یافتن به این مهم، شهرهایی در کنار دریا احداث و توسعه پیدا می‌کند تا رونق اقتصادی رخ بدهد. وی در این رابطه بیان کرد: ایجاد صنایع و زمینه‌های مختلف خدماتی در کنار شهرهای بندری از جمله برنامه‌هایی است که در دولت سیزدهم مورد توجه است.

در حالی قاسمی چنین حرف‌ها و وعده‌هایی را به زبان آورده است که در چهار دهه اخیر، اصلاً شرایط خوبی را در این حوزه نداشتیم و نتوانستیم از این ظرفیت در راستای درآمدزایی برای کشور، بهره لازم را ببریم.

با توجه به شرایط کنونی کشور و تحریم‌های سخت بین‌المللی، چاره‌ای نیست جز اینکه از اقتصاد تک‌محصولی فاصله بگیریم. حال یکی از این فرصت، تکیه بر اقتصاد دریامحور است.

از این‌رو، دریا به‌عنوان یکی از حوزه‌های مهم می‌تواند محور اقتصاد ایران باشد. اقتصاد دریامحور به معنای استفاده از منابع آبی شامل اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها سواحل و جزایر برای رشد اقتصادی و بهبود وضعیت معیشتی مردم است.

اقتصاد دریامحور که در اصطلاح جهانی به آن اقتصاد آبی گفته می شود، در واقع استفاده پایدار از منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه ها سواحل و جزایر، برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل است.

واژه اقتصاد آبی برگرفته از رنگ آبی گستره‌های دریایی و در برگیرنده کلیه فعالیت‌های اقتصادی مربوط به عرصه‌های آبی، سواحل و طیفی وسیع از بخش‌های مستقر و نوظهور است.

»اگر گردشگری دریایی که یکی از شاخه‌های اقتصاد دریا است را فعال کنیم به میزان قابل توجهی شغل ایجاد می‌شود که ان‌شاا... در آینده شاهد این اتفاق باشیم

گستره فعالیت‌های اقتصادی آبی فراتر از فعالیت‌های سنتی مانند شیلات، گردشگری و حمل و نقل دریایی تعریف شده و مستلزم صنایع نوظهور از جمله انرژی‌های تجدیدپذیر، آبزی‌پروری، فعالیت‌های استخراج در دریا، بیوتکنولوژی و زیست هواشناسی دریایی است.

حجم اقتصاد دریا در جهان سالانه بیش از ۱۰۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است که این رقم برای کشورمان حدود یک درصد و با احتساب فعالیت‌های نفتی و گازی دریایی بین ۲ تا ۲.۷ درصد است.

جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از ۱۹۰ هزار کیلومترمربع گستره دریایی و حدود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی که حدود ۴۰ درصد از مرزهای میهن مان را تشکیل می‌دهد، کشوری دریایی محسوب می‌شود و از دو سوی شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد، اما از نظر بهره‌برداری از این نعمت خدادادی در رتبه‌های آخر جهان قرار دارد.در همین خصوص مجتبی یوسفی، رییس کمیته بنادر و دریانوردی مجلس به اقتصاد سرآمد گفت: کشور ما در شمال و جنوب مخصوصاً جنوب که به شاهراه‌های بین‌المللی و تنگه خلیج فارس وصل است، موقعیت‌های دریایی بسیار خوبی دارد.

وی افزود: امروزه هر کجا در دنیا، دریا و به صورت ویژه آب‌های آزاد داشته باشند، اقتصاد آن‌جا تا شعاع ۱۵۰ کیلومتری از دریا متاثر می‌شود و حداقل ۴۰ تا ۴۵ درصد جمعیت در آن مناطق ساکن می‌شوند، ولی الان ما در حدود ۳۰۰۰ کیلومتر سواحل در جنوب و حدود ۱۰۰۰ کیلومتر سواحل در شمال داریم که متاسفانه کلاً در جنوب زیر ۱۰ درصد جمعیت ساکن است.

نماینده اهواز تصریح کرد: ما اصلاً نتوانستیم از اقتصاد دریامحور در بخش‌های ترانزیتی و کریدوری و هاب منطقه در موضوعات بار و اقتصاد دریا و صنایع آبزیان و گردشگری دریایی و مسافری و... استفاده کنیم. حتی الان محروم‌ترین مناطق هم همین مناطق هستند. مثل چابهار و کنارک و...

عضو کمیسیون عمران مجلس اظهار داشت: ما حدود ۲۰ شرکت مرتبط با صنایع آب‌بر و فولادی را در کویر کشور ایجاد کرده‌ایم و بعد هزاران میلیارد تومان برای انتقال آب از دریا یا از سرشاخه‌ها به آن‌جا هزینه می‌کنیم. در حالی که این‌جا در کنار دریا همان استان‌ها و سواحل مکران و چابهار و بوشهر و بندرعباس و... مستعد ایجاد صنایع آب‌بر هستند.

یوسفی افزود: این کارها براساس ظرفیت‌ها و قابلیت‌های کشور انجام نمی‌شود، بلکه روی سیاسی‌کاری و براساس نفوذ منطقه‌ای افراد مسئول و صاحب‌نظر است.

نماینده اهواز یادآور شد: چه نماینده و چه دولتمردان هر کدام که به جای نگاه و توجه به ظرفیت‌های منطقه‌ای، نگاه بخشی داشته باشند این می‌شود که مزیت‌های کشورمان را از دست می‌دهیم و کشورهای دیگر جایگزین ما می‌شوند و بنادرشان را توسعه می‌دهند و ما با تمام این قابلیت‌ها مجبوریم برای گرفتن خدمات به سمت کشورهای دیگر برویم.

وی گفت: درآمدزایی ایران از اقتصاد دریا آن‌قدر کم و محدود است که قابل اتکا نیست. ما در برنامه ششم توسعه کشور که سال پایانی آن است، قوانین خوبی داریم، ولی متاسفانه عملی نمی‌شود و امیدواریم در برنامه هفتم اتفاقات خوبی بیفتد.

یوسفی در پایان خاطرنشان کرد: اگر گردشگری دریایی که یکی از شاخه‌های اقتصاد دریا است را فعال کنیم به میزان قابل توجهی شغل ایجاد می‌شود که ان‌شاا... در آینده شاهد این اتفاق باشیم.

برگزیده ها

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان

افزایش تقاضای تجار چینی و هندی برای حمل کالا از بنادر شمالی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: در یک ماه گذشته، مذاکرات متعددی با تجار و فعالان اقتصادی داشتیم و روزانه حداقل با ۲ الی ۳ تاجر برای حمل بار از بنادر گیلان مذکرات داریم و سفارشات افزایش پیدا کرده است.به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یونسی درباره اقدامات سازمان بنادر برای تحقق ترانزیت ۱۰ میلیون بین ایران و روسیه اظهار داشت: جلسه بررسی توسعه ترانزیت و حمل‌ونقل دریایی با روسیه با هدف افزایش هماهنگی‌های بین دستگاه‌ها و بررسی و ریشه‌یابی موانع و مشکلات حمل بار بین بنادر دو کشور با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و سایر معاونین و مسئولان این سازمان، مدیرعامل کشتیرانی، نمایندگان سازمان توسعه تجارت، وزارت امور خارجه و بخش خصوصی برگزار شد.وی ادامه داد: به دنبال مرتفع کردن موانع تقویت ترانزیت بین ایران و روسیه هستیم از این رو در این جلسات هر یک از دستگاه‌ها پیشنهاد و خواسته‌های خود را مطرح می‌کنند. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان اینکه برخی از مشکلات موجود در حمل و نقل بار دریایی بین ایران، روسیه و داغستان روسیه (ماخاچ قلعه) باید از طریق کانال‌های دیپلماتیک دنبال شود، گفت: با همکاری روسیه و هماهنگی بین دستگاه‌ها به دنبال شناسایی و بررسی موانع حمل و نقل بار بین بنادر دو کشور هستیم تا توافق ترانزیت ۱۰ میلیون تن ایران و روسیه به تحقق برسد. یونسی با اشاره به مهم‌ترین و موثرترین موانع و مشکلات بنادر شمالی در برقراری ارتباط با بنادر روسیه و حمل و نقل بار اظهار داشت: دو مشکل اصلی نبود خط منظم بین بنادر ایران و روسیه و همچنین نبود کانتینر مورد نیاز و متناسب با میزان بار است. باید توجه داشته باشیم که درباره این موضوع، مشکل فقط به زیرساخت‌های بندری برنمی‌گردد و در حال حاضر حمل و نقل بار بین ایران و روسیه تحت تاثیر این دو مشکل موثر قرار گرفته‌اندوی با اشاره به اهمیت زیرساخت‌های ناوگان برای حمل بار، گفت: معتقدم وجود کشتی رو–رو و حمل کانتینری مکمل یکدیگر هستند و به طور قطع در کنار حمل کانتینری به کشتی‌های رو—رو هم نیاز داریم.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان در پاسخ به این سوال مبنی بر اینکه از آنجایی که طبق اعلام کشتیرانی خزر، ۴۵ درصد سهم این بازار در اختیار کشتیرانی است، با این شرکت به چه توافقی برای حرکت منظم کشتی بین بنادر دو کشور ایران و روسیه رسیده‌اید، اظهار داشت: خواسته ما به عنوان سازمان بنادر و دریانوردی از شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران این بوده که ۲ فروند از ۲۳ فروند کشتی فعال در دریای خزر را به حرکت منظم اختصاص دهد.

رئیس فراکسیون توسعه اقتصاد دریامحور در مجلس

دولت و مجلس سازمان بنادر را حمایت و همراهی کنند

رئیس فراکسیون توسعه اقتصاد دریامحور و عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با تاکید براینکه سازمان بنادر؛ نیازمند قانون خاص در راستای جذب نیروی انسانی است، گفت: دولت و مجلس در این راستا باید سازمان بنادر را حمایت و همراهی کنند.به گزارش اقتصادسرآمد، منصور آرامی با اشاره به اینکه سازمان بنادر یک دستگاه کاملا تخصصی با قوانین خاص خود است که در گذشته بر اساس آیین نامه مالی و معاملاتی خود فعالیت کرده اما در گذر زمان مشمول قانون مدیریت خدمات کشوری شده است، اظهار داشت: این اتفاق، چالش ها و مشکلات زیادی را نه تنها برای سازمان بنادر و دریانوردی بلکه برای سایر سازمان های توسعه ای، حاکمیتی و تخصصی ایجاد کرده است.وی ادامه داد: سازمان بنادر و دریانوردی باید به منظور فعالیت هرچه بهتر و اثرگذارتر بر اساس قوانین خاص و درآمدهای اکتسابی خود عمل کند، چرا که این امر موجب ظرفیت سازی هر چه بیشتر، فعالیت های عمرانی، توسعه ای و اقتصادی خواهد شد.رئیس فراکسیون توسعه اقتصاد دریامحور با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی یک سازمان حاکمیتی است که مسئول امور دریایی کشور و نماینده جمهوری اسلامی ایران در IMO (سازمان بین المللی دریانوردی) است و باید با خدمت گرفتن نیروهای متخصص در حوزه قوانین دریایی به نحوی مطلوب عمل کند، عنوان کرد: سازمان بنادر در حوزه دریایی و بندری قوانین خاص خود را دارد اما متاسفانه در حوزه منابع انسانی با چنین شرایطی روبرو نیست و متاسفانه قانون در مورد جذب و آموزش نیروی انسانی در این سازمان سکوت کرده است.آرامی افزود: ضرورت تغییر و تسهیل فرایند جذب نیروی مورد نیاز سازمان بنادر و دریانوردی اجتناب ناپذیر است چرا که تمامی فعالیت ها در این سازمان بر مبنای نیروی انسانی است و عموم اقدامات در این سازمان چه در حوزه دریایی، بندری، فنی و مهندسی و...متفاوت از سایر دستگاه ها است و به همین دلیل باید از قانون خاص در حوزه جذب منابع انسانی بهره مند شود.وی با تاکید بر اینکه سازمان بنادر باید به صورت مجزا بتواند در راستای شاخص گذاری، برگزاری آزمون، جذب نیرو و...اقدام کند، گفت: این اتفاق موجب خواهد شد تا سازمان بنادر با شرایط مطلوب تر در بخش های مختلف عمل کند.عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی نیازمند حمایت و کمک دولت و مجلس شورای اسلامی در راستای قانون خاص برای جذب نیروی انسانی است.

تأکید مخبر بر استفاده از فناوری های روز دنیا برای درآمدزایی از کشاورزی

جهش تولید در شیلات با جدیت پیگیری شود

معاون اول رئیس جمهور با اشاره به تأکیدات و حمایت‌های مقام معظم رهبری برای اجرای طرح جهش تولید در دیم‌زارهای کشور تصریح کرد: جلب اعتماد مردم و کشاورزان مهم ترین عامل اجرای موفقیت‌آمیز این طرح است.

به گزارش اقتصادسرآمد،، «محمد مخبر» در همایش آغازین سال زراعی ۱۴۰۲ – ۱۴۰۱ با عنوان «طرح جهش تولید در دیم‌زارهای کشور»، برنامه‌ریزی و اجرای این طرح را حرکت در مسیری مقدس دانست و گفت: عزم جدی ما در این خصوص به واسطه اهمیت امنیت غذایی و کشاورزی در کشور است.

معاون اول رئیس جمهور ضمن تأکید بر استفاده از ظرفیت‌های مردمی در کشور، گفت: تعامل مردم و دولت بسیار حائز اهمیت است و هر جا اعتماد مردم را در هر زمینه‌ای به دست آوردیم به موفقیت رسیدیم.مخبر در ادامه با اشاره به وسعت سه استان شمالی ایران و میزان بارندگی در این استان‌ها، افزود: باید ضمن استفاده از ظرفیت‌های مختلفی که در کشور وجود دارد، فناوری‌های روز دنیا برای افزایش بهره‌وری و درآمدزایی در حوزه کشاورزی و سایر حوزه‌ها در کشور نیز مورد توجه قرار داشته باشد.

معاون اول رئیس جمهور همچنین به مشکلات کشور در زمان روی کار آمدن دولت سیزدهم از جمله ذخایر بسیار نگران کننده در قبل اشاره و تصریح کرد: دولت شرایط بسیار سختی را پشت سر گذاشت و بعد از چند ماه توانستیم با وجود مشکلات بین‌المللی و منطقه‌ای، خشکسالی و تغییرات اقلیمی، عمده ذخایر کشور را به بالای ۶۰ درصد و در برخی اقلام تا ۹۰ درصد برسانیم.

مخبر در خصوص اهمیت کشت دیم در کشور متذکر شد: باید به سمتی حرکت کرد که حتی یک متر زمین دیم در کشور نباشد که زیر کشت نرفته باشد و اگر زمین کشاورزی بدون استفاده بماند، حتماً به دلیل ضعف مدیریتی است.

وی همچنین با اشاره به دسترسی کشور به دریا و اقیانوس ادامه داد: پس از اجرای موفقیت‌آمیز طرح جهش تولید در دیم‌زارهای کشور، باید به دنبال طرح جهش تولید در شیلات باشیم که می‌تواند به اشتغالزایی و درآمد پایدار برای مردمان ساحل‌نشین منجر شود.

گوناگون

موافقت عراق برای راه اندازی خط کشتیرانی بندر خرمشهر و بندر ابوفلوس

مدیرکل بنـدر و دریانوردی خرمشـهر از موافقت عراق برای راه اندازی خط کشتیرانی میان بندر خرمشهر و بندر ابوفلوس عراق خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، نورالله اسعدی با تاکید بر اهمیت ایجاد خط کشتیرانی میان ایران و عراق اظهار کرد: در روزهای اخیر هیئتی از ایران به کشور عراق سفر کرد و در این سفر برای ایجاد یک خط کشتیرانی میان بندر خرمشهر و بندر ابوفلوس عراق رایزنی کرد.وی افزود: فاصله میان بندر خرمشـهر و بندر ابوفلوس عراق حدود ۹ مایل دریایی است و راه اندازی یک خط کشتیرانی میان این دو بندر می تواند فرصت بسیار خوبی برای جا به جایی زائران و مسافران باشد.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: با توجه به حضور بسـیاری از مردم و به ویژه زائران در ایام اربعین حسـینی در خرمشهر و تلاش برای سـفر به عراق، راه اندازی این خط کشـتیرانی میان ایران و عراق می تواند به تردد زائران کمک کند و همچنین نقش بسیار خوبی در خدمات رسانی به زائران داشته باشد. اسـعدی عنوان کرد: با توجه به رایزنی های انجام شـده طرف عراقی برای ایجاد این خط کشـتیرانی متقاعد شده اسـت و امیدواریم هرچه سریعتر شـاهد راه اندازی این خط کشتیرانی باشیم.وی افزود: با توجه به موافقت طرف عراقی با راه اندازی این خط کشتیرانی و در راستای تامین زیرساخت مناسب از جمله سالن مسافری، یک ساختمان از پیش ساخته شده از سـوی طرف عراقی برای این کار اختصاص داده شده است.

لایحه اصلاحات کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا تصویب شد

نمایندگان مجلس شورای اسـلامی با کلیات و جزئیات لایحه اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشـتی‌ها ۱۹۷۳، موافقت کردند. به گزارش اقتصادسـرآمد، نمایندگان در نشسـت علنی مجلس شورای اسلامی کلیات و جزئیات لایحه تصویب اصلاحات ضمائم کنوانسـیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشـتی‌ها ۱۹۷۳ با ۱۸۹ رأی موافق به تصویب رساندند.ذبیح الله اعظمی ساردوئی سخنگوی کمیسیون کشـاورزی، آب، منابع طبیعی و محیط زیست مجلس شورای اسـلامی متن گزارش کمیسیون متبوعش درباره لایحه تصویب اصلاحات ضمیمه کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشـتی‌ها ۱۹۷۳ را قرائت کرد.وی بیان داشت: موضوع اصلاحات ضمایم کنوانسـیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشـتی‌ها ۱۹۷۳ با حضور کارشناسان مرکز پژوهش ها و مسـئولین دسـتگاه های اجرایی مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت و نهایتا در جلسـه مورخ ۱۶شهریور ۱۴۰۰ با اصلاحاتی در ماده واحده تصویب شد.متن این لایحه به شرح زیر است:ماده واحده –اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشـی از کشـتی‌ها ۱۹۷۳ (مارپـل ۱۹۷۳/۷۸) موضوع قانـون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشـریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسـیون بین‌المللی جلوگیـری از آلودگی دریا ناشی از کشـتی‌ها ۱۹۷۳(مارپل ۱۹۷۳/۷۸) مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۲۶ و الحاقات و اصلاحات بعدی آن، موضوع قطعنامه‌های (۶۹) ۲۷۰، (۶۹) ۲۷۱، (۷۰) ۲۷۶، (۷۰) ۲۷۷، (۷۰) ۲۷۸، (۷۱) ۲۸۶، (۷۴) ۳۱۴، (۷۴) ۳۱۵ و (۷۴) ۳۱۶ کارگروه حفاظت محیط‌زیسـت دریایی به شرح پیوست تصویب می‌شود تبصره–رعایت اصول هفتاد و هفتم(۷۷)، یکصد و بیست و پنجم(۱۲۵) و یکصد و سی و نهم(۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اجرای این قانون، الزامی است.قطعنامه ام ای پی سی (۷۴) ۳۱۴ مصوب ۱۷ می ۲۰۱۹ (۲۷/ ۲/ ۱۳۹۸)اصلاحات ضمیمه کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشـی از کشتی‌ها، ۱۹۷۳(۱۳۵۲)اصلاح‌شده توسط پروتکل ۱۹۷۸ (۱۳۵۷) مربوط به آن.

برگزاری مانور آمادگی عملیاتی مقابله و آمادگی با آلودگی دریایی در بندر خرمشهر

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر از برگزاری موفق مانور آمادگی عملیاتی مقابله و آمادگی با آلودگی دریایی در بندر خرمشهر خبر داد و گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۲ مانور در این برگزار شـده است.به گزارش اقتصادسرآمد، نورالله اسعدی با بیان اینکه بندر خرمشهر هر سـاله طرح آمادگی نیروهای عملیاتـی و مقابله با آلودگی های دریایی را به صورت مستمر و مداوم برگزار می کند، افزود: مانور یاد شـده در راستای آمادگی تیم مقابله با آلودگی بندر خرمشـهر در خطرات احتمالی ناشی از آلودگی دریایی توسـط معاونت دریایی اداره بندر و دریانوردی خرمشهر انجام شد.وی درخصوص مراحل اجرای مانور تصریح کرد: طبق سناریوی از پیش طراحی شده ابتدا فرمانده شناور Donya۱۱۱ با تماس با مرکز MRSC گزارشـی مبنی بر مشاهده لکه های نفتی بین اسکله چهارپست و اسکله "T" بندر خرمشهر اعلام و متعاقب آن اطلاعـات پیام به فرمانده در صحنه ارسال شد.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر افزود: پیام آماده باش به قایق های نجات و ناصر۳اعلام و تیم ارزیاب برای تایید و بررسی، منشا نوع و میزان آلودگی به موقعیت اعزام شدند ضمن تایید آلودگی تجهیزات مورد نیاز به منظور مهار و پاکسازی را به فرمانده عملیات اعلام کردند.اسـعدی در ادامه گفت: تیم عملیاتی پشتیبانی تجهیزات خشکی و عملیات دریایی با استفاده از بوم باد شونده آلودگی را مهار و محصور کرده و بوسیله اسکیمر دلتا آن را جمع آوری و آلودگی جمع آوری شده توسط پیمانکار دریافت مواد زائد نفتی به مخازن نگهداری مواد نفتی منتقل شد.وی با بیان اینکه مانور مقابله با آلودگی دریایی با مشارکت چهار فروند شناور انجام شد، گفت: از ابتدای سالجاری تاکنون ۱۲ مانور برگزار شده و این مانور چهارمین مانور مقابله با آلودگی است.