اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۲۱شهریور ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۵۰

خودباوری و دوراندیشی رمز راهبردی شدن نیروی دریایی ارتش است

معاون هماهنگ کننده ارتش گفت: خودباوری و دوراندیشی رمز راهبردی شدن و صلابت نیروی دریایی ارتش است که به پشتوانه نیروی انسانی دلیر، متعهد و منسجم در عرصه بین‌المللی مطرح شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، امیر دریادار حبیب‌الله سیاری در جمع دانشجویان دانشگاه پدافند هوایی خاتم الانبیاء (ص) ارتش اظهار داشت: نیروی دریایی ارتش درگیری‌های متعددی در دریا از جمله برای نجات کشتی‌ها از دست دزدان دریایی و دستگیری آنها ایفا کرده و با صلابت به همگان ثابت کرده که حقیقتاً یک نیروی راهبردی است.معاون هماهنگ کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران افزود: خودباوری و دوراندیشی رمز راهبردی شدن و صلابت نیروی دریایی ارتش است که به پشتوانه نیروی انسانی دلیر، متعهد و منسجم در عرصه بین المللی مطرح شده است. وی عنوان کرد: مایه غرور و مباهات است که مقام معظم رهبری (مدظله العالی) شخصاً برای افتتاح ناوشکن جماران حضور پیدا کردند و فرمودند: «من حضور پیدا نکردم چون یک ناوشکن به تجهیزات دریایی اضافه شده، بلکه آمدم چون دیدم جوانان چگونه برای این حماسه تلاش کردند، می کنند و خواهند کرد.»امیر سیاری با اشاره به حضور ارزشمند نیروی دریایی ارتش در آب‌های آزاد، تاکید کرد: در دیداری که با فرمانده معظم کل قوا (مدظله العالی) داشتیم، خدمت ایشان عرض کردیم می خواهیم در اقیانوس اطلس دریانوردی کنیم.

دلیل به گل نشستن لنج ها در جنوب کشور چیست؟ اقتصادسرآمد گزارش می دهد

جایگاه ویژه لنج‌های چوبی را به فراموشی نسپریم

گروه دریامحور – با رشد قیمت قطعات و بالا رفتن هزینه تعمیر و نگهداری لنج های چوبی و با ورود قایق هایی از جنس فایبر گلاس با قیمت هایی ارزان تر، قریب به اتفاق مردم ، لنج های خود را در گوشه ای دور از بنادر و شاید جایی کنار رودها رها کرده اند. لنج هایی که روزگاری همراه مردم بوده اند و حالا در آخرین مقصد خود یعنی ساحل اروند رود آبادان به گل نشسته اند.

به گزارش اقتصادسرآمد، لنج‌های چوبی و سنتی که تاریخی از آن‌ها گذشته است. این لنج‌های قدیمی برای سالیان طولانی باعث رونق تجارت خلیج فارس بوده و برای باربری و ماهیگیری بین کشورهای این حوزه در تردد بوده اند. این لنج ها اکنون تن به گل داده و تبدیل به مکانی جذاب و تماشایی برای گردشگران شده اند.

مردمی که سالیان سال از طریق همین لنج‌ها کار صادرات و واردات را انجام می‌دادند و از همین مسیر ارتزاق داشتند امروزه با مشکلات اساسی و بیکاری روبرو شده‌اند. لذا لنج داران از این موضوع گلایه‌مند هستند. در گذشته روزانه ۱۰ فروند لنج امور صادرات را انجام می‌دادند در حالی که اکنون به دو فروند رسیده که این خود جای بسی تاسف است و یکی از دلایل عمده آن می تواند به گِل نشستن رو به رشد لنج ها در شهرهای بندری جنوب کشورمان باشد. چرا که دارندگان آن ها توان پرداخت هزینه تعمیر و بازگرداندن آن ها به چرخه حمل و نقل دریا را ندارند.

به گل نشستن لنج ها در جنوب کشور

سید مرتضی قدمگاهی، عضو اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی در اینباره به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: مهمترین مسئله در از کار افتادگی لنج های چوبی، ورود لنج های فایبر گلاس با قیمت و کیفیت مناسب تر از لنج های چوبی، به چرخه حمل و نقل دریایی است ، چرا که لنج های چوبی ساخت قدیمی دارد و عمدتا چوبهای آن فرسوده هستند.وی در ادامه افزود: در کنار موضوع حمل و نقل از طریق لنج ، توجه به موضوع گردشگری نیز میتواندنقش کلیدی در اشتغال‌زایی و پویاتر شدن اقتصاد محلی، ایفا کند.

هجمه فایبر گلاس ها به لنج‌های چوبی

وی با بیان این که ورود لنج های فایبرگلاس نباید باعث بلااستفاده شدن لنج های ارزشمند چوبی شود، گفت: استفاده از لنج در حمل ونقل دریایی، میراث کهن نگین خلیج فارس است که با الهام گرفتن از نیازها، هنر و فرهنگ بومی مردم جزیره توانسته بود در طول قرن‌ها خود را با متقضیات زمان تطبیق دهد و بخش قابل توجهی از بازار حمل و نقل منطقه را در اختیار بگیرد، اگرچه به دلایل مختلف از جمله مدرنیزه شدن این صنعت در حال کمرنگ شدن است.

بی اعتمادی صاحبان کالا به لنج‌های چوبی

یک صاحب لنج با داشتن لنج چوبی قدیمی هزینه های بالایی را متحمل می شود که اولین آن از دست دادن سهم از بازار حمل و نقل کالاهای لنجی است زیراکه صاحبان کالا اطمینان و اعتماد کمتری نسبت به اینگونه لنج ها دارند و ترجیح آنها حمل بار خود با لنج های فایبرگلاس و مدرن تر است. لذا این مسئله باعث شده است که لنج های چوبی ارزش خود را در بازار از دست داده و مشتریان خرید آنها به شدت کاهش یابد، به گونه ای که فروش آنها برای مالکین به یک چالش جدی تبدیل شده است.

راهکار احیای حمل و نقل بار دریایی با لنج های چوبی

به گفته قدمگاهی، اگر مالکان لنج های چوبی خواستار ادامه حیات در بازار دریایی هستند باید نسبت به تعمیراساسی اقدام کنند تا باردیگر اعتماد صاحبان کالا را بیش از گذشته به خود جلب کنند.تجار جنوبی کشورمان از دیرباز با استفاده از لنج های خود خرمای خوراکی مردم جزایر را بیشتر از میناب و مقداری را هم از بصره و باطنه و انواع میوه مصرفی مردم را از عباسی وارد استان می کردند. از آغاز قرن ۱۸ هجری، بازرگانان حوزه خلیج فارس پایگاه های تجاری مهمی در چند بندر مهم نگین خلیج فارس مانند لافت، سوزا، درگهان و قشم داشته اند و با استفاده از لنج های باری به کار تجارت و حمل و نقل خرما، کالا و مواد غذایی به بنادر ایران و سرزمین های هند و سواحل عربی دریای فارس مشغول بوده اند.

جایگاه ویژه لنج‌های چوبی را به فراموشی نسپریم

این استاد دانشگاه کشورمان با بیان این مهم که در سال های نه چندان دور، وجود لنج های باری و ایجاد مشاغل مرتبط به این صنعت در جنوب کشور، زمینه جذب و کارآفرینی برای نیروهای زیادی را در نواحی ساحلی سرزمین آب و آفتاب فراهم کرده بود ابراز داشت: سفر با لنج های چوبی در زندگی و فرهنگ مردم این سرزمین از جایگاه و پیشینه والایی برخوردار بوده و هست.

این سوال مطرح است چرا تاکنون کسی از لنج‌های چوبی در حوزه گردشگری استفاده نکرده است؟ شاید به این دلیل باشد که سرمایه‌گذاران صنعت گردشگری برای خرید این لنج ها به این منظور اقدام نکرده اند یا اینکه طرحی برای سرمایه‌گذار ارایه نشده است. شاید یکی از دلایل دیگر، ان باشد که هیچ دستگاهی دراین زمینه اقدامی نکرده تا برای سرمایه‌گذار جاذبه ایجاد کند که سرمایه گذاری در این حوزه میتواند برای او ارزش افزوده اقتصادی ایجاد نماید.مشاهده لنج های چوبی همواره برای مردم جذابیت داشته و ما می بایست از این فرصت به نفع مردم منطقه استفاده نماییم. می توان سایت های لنج‌سازی را به گونه‌ای جانمایی کرد که گردشگران از نزدیک با مراحل ساخت این شناورهای بومی آشنا شوند. میتوان از لنج هایی که دیگر امکان تردد دریایی ندارند به عنوان اقامتگاه بومگردی گردشگران استفاده کرد چرا که با بازدید از این کارگاه‌ها و اقامتگاه ها از گردشگری دریایی حمایت و به درامدزایی مردم آن منطقه کمک خواهد شد.

برگزیده‌ها

برای شتاب بخشی به مدیریت بحران

ضرورت استقرار پاسگاه محیط بانی و تیم مقابله با آلودگی دریایی در کنگان

رئیس اداره حفاظت محیط زیست کنگان استان بوشهر گفت: استقرار پاسگاه محیط بانی و تیم مقابله با آلودگی دریایی در این شهرستان برای شتاب بخشی به واکنش‌ها در این زمینه ضروری است و این امر در هماهنگی با ستاد مدیریت بحران این شهرستان دنبال می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد،احمد آذریار گفت: اداره‌کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، وظیفه مقابله با آلودگی‌های دریایی در استان بوشهر را به عهده دارد و در این راستا به صورت متمرکز در مرکز این استان مستقر است اما با توجه به حجم فعالیت‌ها و احتمال بیشتر آلودگی در جنوب این استان بویژه در کنگان، استقرار تجهیزات و تیم مقابله با آلودگی در این شهرستان با همکاری منطقه ویژه دنبال می‌شود.وی اظهار کرد: در این صورت امکان واکنش سریع به گزارش‌ها در ارتباط با محیط زیست دریایی فراهم می‌شود تا آلودگی پیش از رسیدن به ساحل مهار شود.رئیس اداره حفاظت محیط زیست شهرستان کنگان اضافه کرد: در زمینه پیشگیری از آلودگی‌های دریایی به دنبال این هستیم تا با تصمیم گیری در ستاد مدیریت بحران یک پاسگاه محیط بانی دریایی در چارت این اداره تعریف و در بخش سیراف مستقر شود تا با پایش و گشت‌های مستمر از آلودگی خلیج فارس در سواحل این شهرستان جلوگیری کند.وی اذعان کرد: این مهم تاکنون به دلیل کمبود نیرو و نداشتن مجوز استخدام محقق نشده است.آذربار در باره تصاویر منتشر شده از آلودگی نفتی در سواحل کنگان اظهار کرد: این آلودگی بقایای آلودگی روز پنجشنبه هفته گذشته است که با جریانات آب به ساحل سیراف رسیده است.وی توضیح داد: به دنبال آلودگی روز پنجشنبه لکه نفتی ۱۰ تا ۱۵ متر به قطر ۵۰ سانتی متر بر دریا پایش و با استفاده از مواد شیمیایی از سوی تیم مقابله با آلودگی بنادر و دریانوردی امحا شد؛ تاربال‌های نفتی که در این فرآیند به دانه‌های ریزتر تبدیل شده‌اند به ساحل سیراف رسیده است.آذریار گفت: از روز گذشته این دانه‌های نفتی با همکاری شهرداری سیراف و منطقه ویژه از سطح ساحل پاکسازی شده است که در حال بررسی کارشناسانه این ماسه‌ها هستیم تا در صورت بالانبودن حجم آلودگی احیا و برای عملیات‌های عمران شهری استفاده شود و در غیر این صورت به پسماندهای صنعتی منطقه ویژه پارس منتقل می‌شود. به گزارش ایرنا ساحل روستای چاه مجنون روز پنجشنبه به طول ۱۵۰ متر و عرض حدود یک متر به لکه‌های نفتی آلوده شده بود که پاکسازی شد. روابط عمومی اداره کل حفاظت محیط زیست استان بوشهر روز گذشته به نقل از مدیرکل آن گفت: عامل ایجاد آلودگی های روزهای اخیر به احتمال بالا از شناورهای دریایی و نفتکش‌ها بوده که در حال شناسایی دقیق هستیم.

قاسم کریم زاده در بازدید از مرکز تحقیقات ماهیان سردآبی تنکابن

استحصال ۴۰ درصد تخم‌بچه ماهی مازندران در رودخانه شیرود و چشمه کیله

مدیرکل شیلات مازندران گفت گفت: آلاینده ها مانع مهاجرت ماهیان به بالادست رودخانه‌های این استان برای تخم‌گذاری می شود که باید برای رفع آن تدبیری اندیشیده شود.به گزارش اقتصادسرآمد،قاسم کریم زاده در حاشیه ششمین سفر شهرستانی و بازدید استاندار مازندران از مرکز تحقیقات ماهیان سردآبی شهرستان تنکابن در گفت و گو با ایرنا افزود: آلاینده ها همچنین زادآوری این ماهیان را هم جلوگیری می کنند.

وی اظهارداشت: سال گذشته در استان ۲ تن استحصال تخم برای تولید بیش از ۶۵ میلیون بچه ماهی انجام شد.

مدیرکل شیلات استان مازندران با بیان این که در مجموع از کل مقدار ۸۰۰ کیلوگرم تخم بچه ماهی استحصال شده که حدود ۴۰ درصد استحصال استان مازندران در رودخانه های شیرود و تنکابن واقع در غرب مازندران تامین می شود.

کریم زاده با اشاره به تهدیدهای پیرامون زادآوری ماهیان دریای خزر و تامین ذخایر این دریا طی ۲ دهه گذشته یادآور شد: وحدت رویه نهادهای متولی نظیر آب منطقه ای و محیط زیست برای دفع این چالش‌ها به تقویت ذخایر شیلاتی خزر کمک می کند.وی بیان کرد : رودخانه های این استان تحت اختیار آب منطقه ای، محیط زیست و شیلات است بنابراین نیاز است که در زمانی که ماهی‌ها تولید و در این رودخانه‌ها رها سازی می‌شوند، بحث آلاینده ها از ناحیه محیط زیست، کومه‌ها و صیادان غیرمجاز در نوار ساحلی و برداشت شن و ماسه در زمان رهاسازی بچه ماهی و ماهی‌های مولد از سوی این نهادها کنترل شود تا بتوانیم آن اهدافی که سازمان شیلات مازندران که ترمیم ذخایر خزر است محقق شود.وی گفت : اکنون این همکاری وجود دارد اما نیاز است از پیشتر تقویت شود.مازندران ۱۲۰ رشته رودخانه به طول حدود هفت هزار کیلومتر دارد. آب این رودخانه ها در مسیر عبور برای رسیدن به دریای خزر با ایجاد سردهنه کشاورزی توسط کشاورزان برای آبیاری اراضی مورد استفاده قرار می گیرد.

سیدمحمود حسینی‌پور، استاندار مازندران در این سفر یکروزه که ۶۵ تن از مدیران کل دستگاه‌های اجرایی وی را همراهی می کنند ، از نزدیک مسائل و مشکلات این شهرستان را بررسی خواهد کرد.استاندار مازندران تاکنون از مرکز بوم گردی روستای شانه تراش و مرکز تحقیقات ماهیان سردآبی کشور بازدید کرده و قرار است از مجموعه دانش بنیان کشاورزی روستای نعمت آباد و کارخانه پارس نئوپان تنکابن بازدید کند.

علی‌نازی در معارفه سرپرست بنادر و دریانوردی استان گلستان

احیای خلیج گرگان نشانه توجه ویژه دولت سیزدهم به گلستان است

طی مراسمی با حضور «مجید علی‌نازی» عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ، «نوراله عباسی» به سمت سرپرست بنادر و دریانوردی استان گلستان معرفی شد.به گزارش اقتصادسرآمد، مجید علی‌نازی، عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی کشور در این مراسم اظهار داشت: استان گلستان با ظرفیت های فرهنگی و طبیعی در شاهراه عبور توریست های مختلف قرار دارد و با توجه به تردد بالای مسافری که به این استان می شود، آمار شب اقامت و اتراق مسافر در آن بسیار پایین است و متأسفانه برخی ها استان گلستان را به عنوان یک گذرگاه می بینند.وی با بیان اینکه داشتن ۱۳۱ کیلومتر نوار ساحلی یک موهبت برای این استان است که می توان از آن درآمدزایی کرد، ادامه داد: تالاب میانکاله و شبه جزیره آشوراده و شهرستان بندر ترکمن به عنوان مرکز خاویار کشور از نعمت های بزرگ خداوند به این استان است که نتوانسته ایم از آن بهره کافی را ببریم.معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه در دولت سیزدهم سیاست گذاری شده است تا بتوانیم از همه ظرفیت های استان گلستان بهره مند شویم، افزود: با دستور رئیس جمهور همه دستگاه ها برای احیای آشوراده و نجات خلیج گرگان پای کار هستند و در همین راستا عملیات لایروبی به حجم یک میلیون ۳۰۰ هزار مترمکعب آغاز شده استوی با اشاره به اینکه پیش بینی می شود فاز اول عملیات احیای خلیج زودتر از موعد مقرر به اتمام برسد تا وارد فاز دوم طرح شویم، خاطر نشان کرد: یکی از عواملی که خلیج را در خطر خشک شدن قرار داده است کاهش تراز آب دریای خزر می باشد که عوامل مختلفی در آن دخیل هستند و علیرغم وقوع این حادثه، از کار و وظایف محوله عقب نشینی نکرده ایم و از همه توان برای نجات خلیج استفاده خواهیم کرد.علی‌نازی، اجرای طرح جامع گردشگری بندر ترکمن را از دیگر طرح های در دست اجرای سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد و گفت: در این زمینه سازمان بنادر و دریانوردی از سرمایه گذاران علاقمند به گرمی استقبال می کند و تسهیلات ویژه از محل «وجوه ارائه شده به سازمان» در اختیار آنها قرار می دهد تا مقدمات ایجاد و توسعه گردشگری دریایی و صنعت دریانوردی حوزه مسافری در استان گلستان فراهم شودوی در ادامه با تأکید بر اینکه سرمایه گذاری در حوزه دریانوردی سوددهی بالایی دارد و بسیاری از صنایع وابسته به آن هستند، تصریح کرد: با توجه به شرایط اقلیمی منطقه، ایجاد یک بندر تجاری جدید در شمال کشور منطقی نیست و باید به سمتی برویم که اقلیم استان اجازه دهد و باید قبول کنیم که استان گلستان پتانسیل و ظرفیت کاملی را در ایجاد گردشگری دریایی دارد که باید برای تحقق آن تلاش کنیم.

اخبار

ناجیان غریق شاغل در سواحل مازندران بیمه حوادث شدند

بیمه حوادث و مسئولیت که همواره به عنوان یکی از مطالبات یکهزار و ۲۰۰ ناجی غریق مستقر در سواحل مازندران مطرح بود به گفته رئیس هیات غریق نجات و غواصی استان با وعده وزیر کشور و پیگیری اداره کل دفتر امور اجتماعی استانداری مازندران محقق شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران گفت : متاسفانه در سال‌های گذشته حرف‌های زیادی در ارتباط با بیمه حوادث و مسئولیت ناجیان غریق فعال در سواحل مازندران مطرح بود ، ولی به دلیل تصویب نشدن و تخصیص نیافتن اعتبار در عمل راه به جایی نمی‌برد.نقی کریمیان افزود : دولت سیزدهم با تصویب و تخصیص ۲۸ میلیارد تومان اعتبار ویژه برای طرح آزادسازی و ساماندهی سواحل ، اقدام خوبی را امسال برای افزایش رفاه ناجیان غریق انجام داد و اکنون هم با تحقق بیمه حوادث و مسوولیت بخشی از مطالبات بر زمین مانده این قشر زحمتکش محقق شد.وی ادامه داد: برای اولین بار از زمان اجرای طرح سالم‌سازی سواحل در مازندران ، امسال دستمزد ناجیان غریق به روز پرداخت شد و مشکلی در واریز حقوق پنج میلیون و ۵۰۰ هزار تومانی ماه‌های خرداد، تیر و مرداد به ازای هر ناجی بروز نکرد.کریمیان گفت : مشکلی هم در پرداخت حقوق شهریور ماه ناجیان غریق استان وجود ندارد و حق بیمه ۴۰۰ هزار تومانی حوادث و مسئولیت ناجیان از حقوق آنان کسر نخواهد شد و پرداخت حق بیمه بر عهده استانداری مازندران است.رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران با اشاره به مشکلات زیرساختی در حوزه سواحل استان برای حفاظت از جان شناگران ، افزود: ابزار کار برای نجات جان شناگران در معرض خطر غرق شدگی در دریا مانند جت اسکی در سواحل استان وجود ندارد. بدون استثنا موظف به آزادسازی مناطق ساحلی تصرف شده دریا تا مرز قانونی حداقل ۶۰ متر از ساحل کرد. این دستور همان روز با آزاد سازی حریم دریای مازندران در بابلسر که در اختیار اردوگاه بهزیستی بود اجرایی شد و طی ماه های گذشته هم در شهرهای ساحلی استان تعداد دیگری از مجموعه های دولتی اقدام به عقب نشینی از حریم ساحلی کردند.تصرف حریم سواحل دریای خزر معضل چند دهه ای در استان های شمالی است. تعریف حریم ۶۰ متری برای سواحل خزر دارای قانون مصوب با قدمت بیش از یک دهه است که پیش از این به علت مقاومت دستگاه های دولتی بدرستی اجرایی نشده بود.

صدور دستور ویژه قضایی برای پهلوگیری یک کشتی حامل ۷۰ هزار تن گندم وارداتی در بندر شهید رجایی بندرعباس

دادستان مرکز استان هرمزگان از صدور دستور ویژه قضایی برای پهلوگیری یک کشتی روسی حامل ۷۰ هزار تن گندم در بندر شهید رجایی بندرعباس و همچنین ترخیص ۳۰ هزار تن برنج وارداتی از گمرک خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، علیرضا احمدی منش به منظور بررسی آخرین وضعیت کالاهای اساسی دپو شده در انبارهای بندر شهید رجایی بندرعباس، به صورت سرزده از این مجتمع بندری بازدید و دستورات لازم را جهت تسریع در ترخیص و حمل این کالاها به اقصی نقاط کشور صادر کرد.دادستان عمومی و انقلاب مرکز استان هرمزگان در جریان این بازدید اظهار کرد: در راستای تنظیم بازار داخلی و همچنین کاهش هزینه حضور کشتی ها در بنادر یا همان هزینه دموراژ، با هماهنگی های انجام شده توسط دادستانی مرکز استان هرمزگان بین نهادهای نظارتی و متولیان امور واردات و صادرات مثل اداره کل بنادر و دریانوردی، گمرک، اداره کل استاندارد، اداره غذا و دارو و سازمان غله استان، دستور داده شد که ضمن ترخیص ۳۰ هزار تن برنج وارداتی، یک کشتی حامل ۷۰ هزار تن گندم از کشور روسیه نیز به سرعت در بندر شهید رجایی بندرعباس پهلو بگیرد و محموله آن تخلیه شود.وی در ادامه با بیان اینکه به منظور حمل یکسره این کالاهای وارداتی نیز تدابیر لازم اتخاذ شده است، تصریح کرد: جهت ترخیص فوری این محموله های بزرگ و بارگیری و ارسال آن به اقصی نقاط کشور دستورات ویژه‌ای صادر شده و دستگاه‌های متولی، مکلف هستند فوراً در این خصوص اقدام کنند.

ناجیان غریق شاغل در سواحل مازندران بیمه حوادث شدند

بیمه حوادث و مسئولیت که همواره به عنوان یکی از مطالبات یکهزار و ۲۰۰ ناجی غریق مستقر در سواحل مازندران مطرح بود به گفته رئیس هیات غریق نجات و غواصی استان با وعده وزیر کشور و پیگیری اداره کل دفتر امور اجتماعی استانداری مازندران محقق شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران گفت : متاسفانه در سال‌های گذشته حرف‌های زیادی در ارتباط با بیمه حوادث و مسئولیت ناجیان غریق فعال در سواحل مازندران مطرح بود ، ولی به دلیل تصویب نشدن و تخصیص نیافتن اعتبار در عمل راه به جایی نمی‌برد.نقی کریمیان افزود : دولت سیزدهم با تصویب و تخصیص ۲۸ میلیارد تومان اعتبار ویژه برای طرح آزادسازی و ساماندهی سواحل ، اقدام خوبی را امسال برای افزایش رفاه ناجیان غریق انجام داد و اکنون هم با تحقق بیمه حوادث و مسوولیت بخشی از مطالبات بر زمین مانده این قشر زحمتکش محقق شد.وی ادامه داد: برای اولین بار از زمان اجرای طرح سالم‌سازی سواحل در مازندران ، امسال دستمزد ناجیان غریق به روز پرداخت شد و مشکلی در واریز حقوق پنج میلیون و ۵۰۰ هزار تومانی ماه‌های خرداد، تیر و مرداد به ازای هر ناجی بروز نکرد.کریمیان گفت : مشکلی هم در پرداخت حقوق شهریور ماه ناجیان غریق استان وجود ندارد و حق بیمه ۴۰۰ هزار تومانی حوادث و مسئولیت ناجیان از حقوق آنان کسر نخواهد شد و پرداخت حق بیمه بر عهده استانداری مازندران است.رئیس هیات نجات غریق و غواصی مازندران با اشاره به مشکلات زیرساختی در حوزه سواحل استان برای حفاظت از جان شناگران ، افزود: ابزار کار برای نجات جان شناگران در معرض خطر غرق شدگی در دریا مانند جت اسکی در سواحل استان وجود ندارد.

نفتکش

گزارش از زندگی بر روی نفتکش‌های ۲ میلیون بشکه‌ای؛

فتح هفت دریا با غول‌های شناور نفتی ایران

دریانوردان ایرانی که وظیفه رساندن نفت و فرآورده‌های نفتی را به مشتریان با نفتکش‌های غول‌پیکر برعهده دارند، با وجود دوری از خانواده اما گویی هیچ‌چیز جلودار آنها نیست نه شرایط سخت نه تحریم‌ها.به گزارش اقتصادسرآمد، ایران در مجموع ذخایر نفت و گاز بزرگ‌ترین دارنده در جهان (رتبه نخست) است که در نفت جایگاه سوم و در گاز رتبه دوم را در دنیا دارد. ذخایری که با فروش آن به شکل نفت و میعانات گازی و یا تبدیل به فرآورده‌های با ارزش‌تر، می‌توان کشور را توسعه داد. بنابراین علاوه بر تولید این منابع، باید ناوگانی وجود داشته باشد که این محصولات را به دست مصرف‌کنندگان برسانند. در گزارش ایرنا آمده است: بر اساس گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل، بیش از ۸۰ درصد تجارت دنیا از طریق دریا انجام می‌شود که حدود ۳۰ درصد آن مربوط به نفت و فرآورده‌های متشکل از آن است. بنابراین داشتن ناوگانی قوی و قدرتمند برای حمل و نقل در این زمینه اهمیت ویژه‌ای دارد و از همین رو هم اکنون ایران بزرگ‌ترین ناوگان نفتکش جهان را در اختیار دارد. اگرچه نفتکش‌های ایران، استانداردهای جهانی را دارند، اما توجه به نیروی انسانی متخصص نیز مهم است. از همین رو اگرچه در اغلب کشورهای جهان، بخشی از نیروهای شاغل در ناوگان نفتکش را نیروهای خارجی تشکیل می‌دهند؛ اما در ایران دریانوردان ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران همگی ایرانی هستند.

فتح هفت دریا با غول‌های شناور نفتی ایران

دریانوردانی که در راستای اعتلای پرچم کشورمان با از خودگذشتگی و فداکاری در مواردی تا ۷ ماه روی کشتی و دور از خانواده هستند تا جریان صادرات نفت کشور بی‌وقفه تداوم داشته باشد.دریانوردی، شغلی که تا چند سال پیش برای اغلب مردم ناشناخته بود و تعریفی از سختی و دشواری آن نداشتند؛ اما تصادف نفتکش سانچی در آب‌های چین و تبدیل شدن این حادثه به سرخط مهم‌ترین اخبار، باعث شد تا مردم شناخت بیشتری از این شغل پیدا کنند.با این حال همچنان زوایای پنهان این شغل آن‌چنان زیاد است که حتی تجربه یک روز زندگی با این دریادلان بر روی نفتکش نیز نمی‌تواند حجم سختی حرفه دریانوردی را به طور کامل نشان دهد.روزی که در یکی از کشتی‌های ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران برای اغلب ما خبرنگاران خاطره‌ساز شد؛ اما دغدغه همه ما این بود که چطور این زندگی سخت و خاص را روایت کنیم تا حق مطلب ادا شود. کشتی نفتکشی که در نزدیکی سواحل جزیره خارک لنگر انداخته تا مقصد محموله‌اش مشخص و آماده حرکت شود؛ در یک روز گرم تابستان میزبان ما بود. در همان ابتدا، میزبانان با روی گشاده به استقبال ما آمدند و به گونه‌ای پذیرای ما شدند که گویی میهمان خانه آنها هستیم. خانه شناوری با ۳۳۳ متر طول و ۶۰ متر عرض که ظرفیت حمل ۲ میلیون بشکه را در دل خود دارد و رفتن از یک سر این نفتکش VLCC تا سر دیگر آن در دمای ۵۰ درجه و شرجی ۱۰۰ درصد حدود نیم ساعت زمان برد. سپس رسیدن به بریج (پل فرماندهی کشتی) و سایر بخش‌ها به همراه توضیحاتی که هر لحظه بر شگفتی و سختی کار بر وی این غول شناور اضافه می‌کرد.

هر کاری سختی و آسانی خودش را دارد

اردشیر جلالی، کاپیتان کشتی نفتکش شرکت ملی نفتکش ایران برای توضیحات بیشتر در اتاقش، میزبان ما شد. جلالی که ۲۳ سال سابقه کار دریانوردی دارد، معتقد است این شغل هر چه را که می‌خواسته، برای او فراهم کرده است. جلالی که ۳ فرزند دارد، می‌گوید: بزرگ‌ترین سختی حرفه دریانوردی این است که خانواده را کمتر می‌بینیم؛ اما زمان‌هایی هم که در خانه و کنار اعضای خانواده هستیم، تمام کارها را با یکدیگر انجام می‌دهیم و از لحظه لحظه در کنار هم بودمان، استفاده می‌کنیم. وی که تجربه ۷ ماه حضور در دریا را دارد، می‌گوید، هر کاری سختی و آسانی خودش را دارد و با توجه به این شرایط، ما پذیرفته‌ایم که دریانورد باشیم.این فرمانده کشتی نفتکش ادامه داد: تا پیش از اتفاقی که برای نفتکش سانچی افتاد، کمتر کسی با حرفه دریانوردی و سختی‌های این شغل آشنایی داشت، شناختی که بعد از این حادثه بیشتر و بهتر شد.وی سخت‌ترین روز کاری خود را روزی می‌داند که سالگرد فوت مادرش بود اما نمی‌توانست در این مراسم حضور داشته باشد؛ زیرا در دریا بود. او ۵ ماه بعد به خانه بازگشت. جلالی همچنین از همکار دریانوردش می‌گوید که یک ماه پس از به دنیا آمدن فرزندش به خانه رسید یا دریانوردی که ۱۵ روز بعد از به دنیا آمدن فرزندش، راهی دریا شد. البته در شرایط اضطراری مانند درگذشت بستگان درجه یک و زمانی که دسترسی به خشکی و بندر وجود داشته باشد همه در شرکت و کشتی تمام تلاش خود را می‌کنند تا همکارشان در نزدیک‌ترین بندر از کشتی پیاده شود. بحث فوتبال پیش آمد کاپیتان در خصوص پرسپولیسی و استقلالی بودن خود هم می‌گوید که از رنگ آبی خوشم می‌آید، اما اگر پرسپولیس ببرد ناراحت نمی‌شوم.

روایت کاپیتان از مواجه با دزدان دریایی

جلالی که تقریباً در تمام مدت خنده به لب دارد، روایتی از مواجه با دزدان دریایی نیز دارد. زمانی که در خلیج عدن، قایق دزدان دریایی به نفتکش آنها نزدیک شد، اما اسکورت و پشتیبانی ناوگان نیروی دریایی ایران مانع از حمله دزدان به کشتی آنها شد و به سلامت به مسیر خود ادامه دادند. وی می‌گوید: معمولاً در مناطق ناامن، نیروهای نظامی، نفتکش‌ها و کشتی‌ها را اسکورت می‌کنند تا کشتی‌ها در امنیت کامل از این مناطق عبور کنند و از گزند دزدان دریایی درامان باشند. با این حال، وی ادامه می‌دهد، روی دریا خدا را بهتر می‌توان شناخت. جلالی اگرچه می‌گوید که اینترنت کمک کرده تا با خانواده‌ها ارتباط بیشتری داشته باشیم و این رنج سفر و دوری از خانواده را در مقایسه با گذشته کمتر کرده است، اما با این حال تاکید می‌کند اگر خانواده حامی نباشد، کار دریانورد و کار در کشتی سخت‌تر می‌شود. این کاپیتان نفتکش به تجربه‌اش از مواجه با توفان‌های دریایی نیز اشاره می‌کند. وی می‌گوید: باید با وجود تمام خطرات، به کار خود ادامه دهیم و این در شرایطی است که هر لحظه منتظریم تا همه چیز تمام شود.

معیشت تنها پول نیست

فرهاد زیلاب پور، سرمهندس کشتی البته معتقد است، توفان‌هایی سخت‌تر از توفان‌های حاره‌ای و دریایی نیز برای دریانوردان وجود دارد که یکی از آنها رساندن خبر تلخ به پرسنل کشتی است؛ در زمانی که امکان پیاده‌شدن از کشتی و رفتن به خانه وجود ندارد.او می‌گوید: در این شرایط باید منتظر باشیم تا در موقعیت و شرایط مناسب خبررسان خبر تلخ به همکارانمان باشیم. خبری تلخ از جنس از دست دادن و درگذشت عزیزان. او در این ارتباط از سفری می‌گوید که در آن باخبر شده پدر یکی از همکارانش فوت کرده و او نمی‌تواسته این خبر را به همکارش بگوید.زیلاب پور می‌گوید: این از جنس همان توفان‌هایی است که گفتم؛ توفانی که باعث ناراحتی و غم می‌شود و روح را آزار می‌دهد. وی معتقد است، معیشت تنها پول نیست، بلکه احترام و عزت است و اگر خانواده دریانوردان بتوانند به کشتی ملحق و در کنار همسران و عزیزان خود باشند و احترام ببینند این هم جزئی از معیشت ما خواهد بود. ما این احترام را در این دوره از مدیریت شرکت ملی نفتکش ایران حس می‌کنیم. نکته مهم در صحبت همه دریانوردان، خانواده است. همه آنها دوری از خانواده را مشکل اصلی می‌دانند با این وجود دریانوردان شرکت ملی نفتکش ایران این روزها شرایط بهتری را نسبت به گذشته تجربه می‌کنند رسیدگی به مشکلات و خواسته‌هایشان مورد توجه قرار گرفته و این باعث شده تا دلگرم‌تر از گذشته در خط مقدم اقتصادی کشور فعالیت کنند.

تجربه زندگی خانوادگی بر روی نفتکش

خانواده دریانوردان بر اساس شرایط و ضوابط تدوین شده می‌توانند به کشتی الحاق شوند و در کنار همسرانشان باشند البته این موضوع در شرایط کرونا و به دلیل محدودیت‌های ایجاد شده و حفظ سلامت دریانوردان و خانواده‌های آنها محدود شده بود، اما دوباره و با کنترل نسبی این بیماری، این روند دوباره برقرار شده است.خانواده کاپیتان جلالی نیز ماه گذشته مهمان نفتکش بودند و حالا سه خانواده دیگر آمده‌اند تا با بودن در کنار همسرانشان دشواری و سختی کار در دریا را تا حدی آسان و از غم دوری و دلتنگی بکاهند. در اینجا نیز همسران دریانوردان، از دوری‌ها و دلتنگی‌ها می‌گویند. از نبود همسر در روزهای سخت تا تربیت فرزندان بدون حضور شریک زندگی. اما زیباترین قاب این روایت، برای دخترکی بود که پدرش لحظه‌ای چشم از او برنمی‌داشت. دخترکی که می‌گفت: در کشتی که هستم دلم برای بقیه تنگ می‌شود و در خانه دلتنگ پدرم. شاید همین روحیه خانواده دوستی و عاطفی ما ایرانی‌ها باعث شده تا دوری از خانواده در حرفه دریانوردی سخت باشد، اما باید این نکته مهم را در نظر داشت که ایرانی‌ها از نظر فنی، مهارت، تعهد و تخصص یکی از بهترین دریانوردان جهان هستند.