اقتصاد سرآمد
چهارشنبه ۱۱ آبان ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۹۰

بنادر دریانوردی

نفتکش توقیف شده در خلیج فارس، سوخت قاچاق را برای متجاوزان مردم یمن حمل می کرد

فرمانده منطقه یکم نیروی دریایی سپاه با بیان اینکه نفتکش توقیفی در خلیج فارس، سوخت قاچاق را برای متجاوزان مردم مظلوم یمن حمل می کرد گفت: این نفتکش در آب‌های سرزمینی کشورهای همسایه سوخت‌گیری می‌کرد و دور از دسترس بود و با اقدام عملیاتی هنگام خروج از خلیج فارس و تنگه هرمز توقیف شد.به گزارش اقتصادسرآمد، دریادار دوم پاسدار عباس غلامشاهی با بیان نکات تازه در خصوص نفتکش حامل سوخت قاچاق، اظهار داشت: دریادلان نیروی دریایی سپاه با رصد اطلاعاتی هوشمندانه یک شبکه سازمان یافته قاچاق سوخت که در آب‌های ساحلی کشورهای همسایه اقدام به دریافت سوخت از شناورهای سبک می‌کرد شناسایی کردند.وی ادامه داد: این کشتی که تنها یکی از تانکرهای نفتکش قاچاق سوخت بوده و با پرچم و ثبت کشور پاناما است و ۱۴۴ متر طول طول دارد و ۲۱ خدمه غیر ایرانی داشت با اقدام عملیاتی توقیف شد.وی اضافه کرد: این تانکر در آب‌های سرزمینی یکی از کشورهای همسایه سوخت‌گیری کرد که به مقصد یکی از کشورهای خارج از خلیج فارس در حال انتقال بود که آن کشور نیز این سوخت را علیه مردم مظلوم یمن استفاده می‌کرد.فرمانده منطقه یکم نیروی دریایی سپاه ابراز داشت: این نیرو تاکنون افزون‌بر ۱۴ میلیون و ۸۸۰هزار لیتر سوخت قاچاق از انواع شناورهای سبک و سنگین کشف کرده است.شایان ذکر است روز گذشته فرمانده منطقه یکم نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی گفت: نفتکش خارجی متخلف حامل سوخت قاچاق زیر رصد اطلاعاتی هوشمندانه قرار داشت و بعد از تحویل کامل سوخت قاچاق از شناورها، توسط دلاوران از جان گذشته این منطقه توقیف شد.سردار غلامشاهی اضافه کرد: این نفتکش، سر شبکه یک باند قاچاق سازمان یافته است که سوخت را از شناورهای سبک دریافت می‌کرد و حجم سوخت قاچاق در این نفتکش معادل حدود ۱۱۰ شناور سبک و پنج هزار و ۵۰۰ وانت نیسان تخمین زده می شود.وی در همین خصوص اشاره کرد: افزون‌بر ۱۱ میلیون لیتر سوخت قاچاق از نوع گازوئیل در خلیج فارس توسط رزمندگان منطقه یکم نیروی دریایی سپاه کشف و توقیف شد.

بندر شهید بهشتی چابهار به ۳ دستگاه جرثقیل دروازه‌ای تجهیز می‌شود

با حضور مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، معاون فنی و تجهیزاتی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و کارشناسان اعزامی ، جلسه بررسی کارشناسی و فنی در خصوص انتقال سه دستگاه جرثقیل دروازه ای (Gantry Crane) از بندر شهید رجایی به بندر شهید بهشتی چابهار برگزار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، در این جلسه که با حضور قاسم عسکری نسب، مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان برگزار شد، هیات اعزامی از بندر شهید رجایی به سرپرستی معاون فنی و نگهداری این بندر به همراه جمعی از کارشناسان و متخصصین امر جهت بررسی و امکان سنجی جابجایی و انتقال سه دستگاه گنتری کرین به بندر شهید بهشتی چابهار به بحث و تبادل نظر پرداختند.مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اشاره به اجرای سیاست‌های توسعه‌ای سواحل مکران و نیز تاکید مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه اظهار داشت: به منظور توسعه متوازن دریامحور، اشتغالزایی و ارتقاء اسکله های کانتینری بندر شهید بهشتی و پذیرش خطوط کشتیرانی کانتینری، این تجهیزات به بندر چابهار افزوده خواهد شد.عسکری نسب خاطر نشان کرد: تسهیل و تسریع در عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری از مزایای استفاده از جرثقیل‌های دروازه‌ای در بنادر می باشد.

پهلوگیری و آغاز تخلیه پنج کشتی حامل کالای اساسی در بندر شهید رجایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان اعلام‌کرد: در حال حاضر یک فروند کشتی حامل به تناژ ۷۱هزار و ۵۰۰ تن گندم در بندر شهید رجایی در حال تخلیه است. همچنین چهار فروند کشتی گندم به تناژ ۲۶۹ هزار و ۲۶۹ تن نیز در لنگرگاه در حال طی کردن فرآیند اسنادی خود برای پهلودهی هستند.به گزارش اقتصادسرآمد، حسین عباس‌نژاد در خصوص پهلوگیری کشتی‌های حامل گندم به عنوان کالای استراتژیک کشور، افزود: در حال حاضر یک کشتی به تناژ ۷۱هزار و ۵۰۰ تن در اسکله شماره ۱۴ بندر شهید رجایی در حال تخلیه است.به گفته وی، چهار فروند کشتی گندم به تناژ ۲۶۹ هزار و ۲۶۹ تن نیز در لنگرگاه بندرعباس در حال طی کردن فرآیند اسنادی خود برای پهلودهی هستند.به گفته مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی؛ از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۹ فروند کشتی گندم به مجموع تناژ یک میلیون و ۲۰۸ هزار و ۲۵۶ تن در بندر شهید رجایی پذیرش شده‌اند.گفتنی است؛ بندر شهید رجایی به عنوان یکی از مهم‌ترین مبادی ورودی کالای اساسی کشور دارای ۱۸ باب انبار مسقف به مساحت ۱۳۰هزار متر مربع با ظرفیت بالغ بر ۳۵۰ هزار تن، شش پست اسکله ویژه کالای اساسی، ظرفیت ۱۰۰ هزار تن انواع کالاهای اساسی فله خشک، ۹۰ هزار متر مربع محوطه بارانداز و همچنین تعداد ۳ پایانه نگهداری فرآورده‌های روغن خوراکی به ظرفیت ۳۷۰ هزار تن می‌باشد

مانور بدون اطلاع قبلی اطفاء حریق در مجتمع بندری امام خمینی(ره) برگزار شد

رئیس اداره ایمنی، بهداشت و محیط زیست(HSE) ضمن اعلام این خبر بیان داشت: مانور بدون اطلاع قبلی اطفاء حریق جامدات قابل اشتعال با هدف ارزیابی سطح آمادگی و پاسخ نیروهای آتش‌نشان تحت نظارت نماینده مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست سازمان بنادر و دریانوردی با موفقیت برگزار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، خیریت با اشاره به اینکه در جریان برگزاری این مانور ۳ دستگاه خودروی عملیاتی مشارکت داشتند، بیان داشت: اطفاء حریق این مانور از نوع جامدات قابل اشتعال بوده که با اتخاذ روش‌های تخصصی آتش‌نشانی توسط نیروهای عملیاتی مرکز ایمنی آتش نشانی مهار گردید.وی در ادامه افزود: ۱۰ نفر نیروی آتش نشان با همکاری نیروهای یگان حفاظت، اورژانس بندری و کارشناسان HSE در این مانور مشارکت کردند.گفتنی است حسب اهداف و برنامه های مصوب مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست سازمان بنادر و دریانوردی مانورهای تخصصی و عملیاتی آتش نشانی می‌باید به صورت ادواری و مستمر، با هدف حفظ آمادگی و ارتقاء توان و دانش حرفه ای نیروهای عملیاتی در بنادر برگزار شود.

آغاز فعالیت بزرگترین کشتی‌های کانتینری جهان

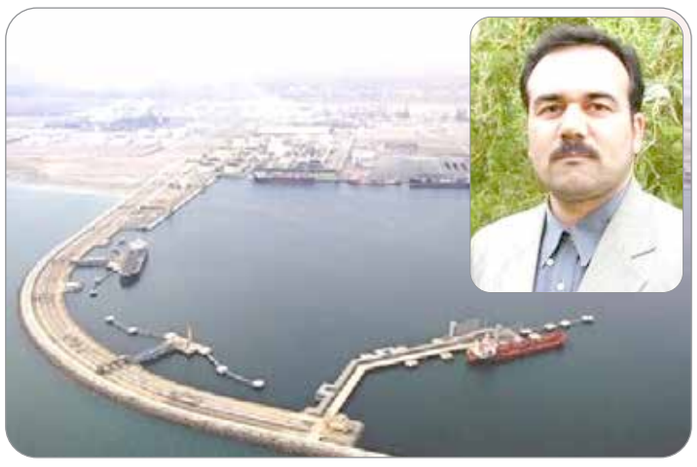
دو واحد از بزرگترین کشتی‌های کانتینری جهان روز شنبه در یک کارخانه کشتی سازی در شهر تایکسینگ، در استان جیانگ سو در شرق چین، پهلو گرفتند.به گزارش اقتصادسرآمد از سی جی تی ان، هر یک از بزرگترین کشتی‌های کانتینری جهان ۲۴۳۴۶ TEU ظرفیت دارند.این دو کشتی کانتینری رکورد جدیدی را در زمینه ساخت برترین کشتی‌های کانتینری فوق‌العاده بزرگ در جهان ثبت کردند. طول این هر یک از شناورها ۳۹۹.۹۹ متر، عرض آن‌ها ۶۱.۳ متر و مساحت عرشه هر یک از آن‌ها به ۲۴۰۰۰ متر مربع می‌رسد که معادل ۳.۵ زمین استاندارد فوتبال است.این دو کشتی در فوریه سال آینده پس از تکمیل تجهیزات و انجام آزمون‌های دریایی به مالک کشتی تحویل داده می‌شوند، در حالی که انتظار می‌رود چهار کشتی دیگر نیز در سال ۲۰۲۳ تحویل داده شوند.کشتی‌های کانتینری بسیار بزرگ به کشتی‌هایی با ظرفیت اسمی کانتینری ۱۰۰۰۰ TEU و بیشتر اطلاق می‌شود. بر اساس داده‌های منتشر شده از سوی وزارت صنعت و اطلاعات چین در روز پنجشنبه، صنعت کشتی‌سازی چین همچنان در ۹ ماهه اول سال جاری میلادی در بازار بین‌المللی پیشتاز بود، که در این میان کشتی‌های کانتینری با بیش از ۱۰۰۰۰ TEU حدود ۵۱.۷ درصد از بازار جهانی را به خود اختصاص دادند.

فعال شدن صنعت کشتی سازی با اقدامات جدید وزیر صمت

عضو هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران با بیان اینکه رویکرد وزیر صنعت، معدن و تجارت بومی سازی صنایع و ایجاد اشتغال است، گفت: فاطمی امین با اقداماتی که در حوزه کشتی‌سازی انجام داد، باعث فعال شدن این صنعت در محروم‌ترین مناطق کشور شد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی عجمی اظهار داشت: در دولت سیزدهم و با نگاه وزیر صنعت، معدن و تجارت قراردادهایی که با کشتی‌سازی‌ها بسته شده است که باعث اشتغال و استفاده از ظرفیت کارخانه‌ها شده است.وی افزود: در دولت‌های گذشته قراردادها با کشتی‌سازی‌ها بسته نشد و کارخانه‌ها با ۲۰ درصد ظرفیت کار می‌کردند، این در حالی است که اکنون کارخانه‌ها با تمام ظرفیت و با جذب نیروهای جوان مشغول به فعالیت هستند.عضو هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران ادامه داد: مردم مناطق سواحل جنوب محروم هستند که این اقدامات منجر به بومی سازی صنایع و ایجاد اشتغال مردم این مناطق شد.وی با بیان اینکه اکنون قراردادهای بزرگی به کارخانه‌های کشتی‌سازی داده شده است، گفت: این نوع نگاه می‌تواند به تقویت بخش صنعت کشتی سازی کمک کند.

یک مدرس علوم دریایی درباره چالش های توسعه پایدار بندر چابهار به اقتصادسرآمد می گوید:

بندر چابهار توقعات سرمایه‌گذاری را برآورده نکرده است



گروه اقتصاددریایی – سرمایه‌هایی که برای طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار صرف شده تا دروازه محور شرق و کانونی برای ترانزیت انواع کالا در سطح منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای باشد، چه زمانی به بار می‌نشیند؟ این بندر به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان بوده و در کریدور شمال – جنوب نقش مهمی ایفا خواهد کرد. ضمناً این بندر در مسیر ترانزیتی شرق – غرب قرار گرفته و فوریت‌های مختلف اقتصادی و جغرافیایی در زمینه ترانزیت و ترانشیپ دارد. این بندر با داشتن منطقه آزاد و ۲ بندر بزرگ شهید کلانتری و شهید بهشتی پس از تکمیل فاز نخست و افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر شهید بهشتی به ۸.۵ میلیون تن در سال، مزیت‌ها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری فراوانی را برای فعالان اقتصادی بخش خصوصی داخلی و خارجی فراهم کرده و می‌تواند به عنوان قطب تجارت و توسعه عمران و آبادانی را به شرق و جنوب شرق کشور هدیه کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، فراهم شدن زیرساخت‌ها و میلیاردها ریال سرمایه‌گذاری‌های کلان دولت و تاکید رهبر معظم انقلاب بر توسعه سواحل مکران، بندر چابهار را به یکی از مراکز مهم اقتصادی تبدیل کرده بطوریکه هم اینک آماده سرمایه‌گذاری از سوی بخش خصوصی داخلی و خارجی شده و آینده درخشانی را برای سیستان و بلوچستان و استانهای شرقی و جنوب شرقی کشور نوید می‌دهد. شهید بهشتی به عنوان دروازه ورود شرق به غرب هر چند برای تحقق این نقش ارتباطی رقبای بزرگی همچون مناطق آزاد «صحار» و «دقم» عمان و «گوادر» پاکستان را در کنار خود می‌بیند، اما مزیت‌های نسبی و طبیعی آن سبب شده تا رقبا نیز به اهمیت جغرافیایی و اقتصادی این منطقه اذعان و اعتراف کنند.

این منطقه از مزیت‌های اقتصادی بی‌نظیری در مقایسه با سایر مناطق همجوار برخوردار است. با این حال، نداشتن زیرساخت‌های اساسی از جمله جاده ترانزیتی، ریل و فرودگاه از جمله ضعف های اساسی این منطقه محسوب می‌شود که سبب شده تا در دو دهه گذشته فراز و فرودهای زیادی را شاهد باشد. مشکلاتی که البته این روزها رو به کاهش است و با پیشرفت فیزیکی ۶۵ درصدی راه‌آهن، بهره‌برداری از بندر و آغاز عملیات اجرایی فرودگاه بین المللی چابهار، چرخ توسعه این خطه که روزگاری به سختی قادر به حرکت بود امروز روان تر می چرخد.

چابهار، بهار سیاست گذاران

محمود نصیری، استاد دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی در گفت و گو با اقتصادسرآمد در آسیب‌شناسی نگاه توسعه‌ای به چابهار، جنبه‌های سیاسی آن را پررنگ می‌بیند تا توجیهات اقتصادی به خبرنگار ما در این رابطه می گوید: به نسبت سرمایه‌گذاری که انجام شده، به نظرم بندر چابهار نتوانسته توقعاتی که از این سرمایه‌گذاری می‌رفت را برآورده کند. البته اکنون بندر شهید بهشتی چابهار حدود ۱۰ درصد از تخلیه کل کالاهای اساسی ورودی به کشور را انجام می‌دهد اما زمانی می‌توانیم اشتغال پایدار داشته باشیم که لجستیک پایدار و حرکتی مستمر در رابطه با تمامی انواع کالاها داشته باشیم.

چرا چابهار تحریم نشد؟

در ادامه یادآور شد: موقعیت راهبردی چابهار و همچنین بحث افغانستان آن‌قدر اهمیت داشته که حتی در زمان شدیدترین تحریم‌ها، جامعه بین‌الملل چابهار را از تحریم‌ها مستثنی قرار داد. اما این موضوع باعث نشد تا تردد شرکت‌های کشتیرانی و خطوط کانتینری خارجی در بندر چابهار تداوم پیدا کند و اتفاق قابل اعتنایی شکل بگیرد.

چالش توسعه پایدار بندر شهید بهشتی

به باور این کارشناس دریایی با سابقه دریایی و بندری کشور، اقتصاد دریایی که تابع سیاست باشد، سنگینی بُعد سیاسی و بی‌وزنی بُعد اقتصادی، توسعه پایدار مناطق مهمی همچون محور شرق و بندر شهید بهشتی را با چالش‌هایی روبرو خواهد کرد. او معتقد است مدیریت زنجیره تامین در بندر چابهار تنها توسط یک مجموعه انجام‌پذیر نیست و شرکت‌های زیادی باید در این عرصه ورود کنند حتی سرمایه گذاری های ساده هم می‌توانند آغازگر این فرایند باشند.

خروجی منفی سرمایه گذاری بندر شهید بهشتی

اولین سیاست و نگاه چابهار و بندر شهید بهشتی روی کاغذ، اشتغال‌زایی در منطقه بود. مردم در منطقه چابهار فوق‌العاده نیازمند هستند و نرخ بیکاری بسیار بالاست باید به این منطقه توجه ویژه شود. توقعی که از منطقه آزاد و بندر چابهار در راستای رشد آنجا بودعملی نشد. سرمایه‌گذاری انجام شده نسبت به خروجی که داشته، همخوانی ندارد.

ما پشت دیوارهای تحریم مانده‌ایم و به ناچار از علم روز دنیا دور شده‌ایم و فکر می‌کنیم همچنان می‌توانیم به شیوه سنتی تجارت کنیم. اما ما باید به سمتی حرکت کنیم که با اقتصاد روز دنیا همسو باشیم و دستاوردهای جدید علم روز دنیا را بیاموزیم. چابهار بزودی به قطب تجارت، ترانزیت کالا و گردشگری تبدیل خواهد شد، سرمایه گذاری در حوزه زیرساخت های گردشگری، اماکن اقامتی و تفریحی در حال انجام است و بزودی ظرفیت های هتل و رستوران افزایش چشمگیری خواهد یافت.

یکی از موانع اصلی گسترش فعالیت بندر شهید بهشتی ظرفیت محدود آب‌خور کشتی‌ها به دلیل وجود تپه‌های مرجانی در آب‌های ساحلی آن بندر است. برای رفع این معضل مطالعه پروژه انتقال مرجان‌ها از سال ۷۲ و با مشاوره سازمان حفاظت محیط زیست شروع شد. هر چند هم‌اکنون طرح توسعه بندر شهید بهشتی به یکی از اولویت‌های اقتصادی کشور مبدل شده و می‌توان این امید را داشت که اقتصاد کشور در این بندر به آرامی پهلو بگیرد اما توجه به ضرورت‌های حفظ محیط زیست یکی از کلیدی‌ترین موضوعاتی است که می‌بایست برای آن چاره‌ای اندیشید و محیط زیست را پروژه‌ای هم‌تراز با توسعه اقتصادی قلمداد کرد.

برگزیده ها

امکان تردد و پهلوگیری کشتی‌های تجاری با آبخور بیش از ۶۰/۴ متر در بندر آستارا

لایروبی بیش از سه میلیون متر مکعب در کانال دسترس و حوضچه بندر آستارا

عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به تاکیدات مقام معظم رهبری و سیاست‌های ابلاغی برنامه هفتم توسعه مبنی بر بهره برداری از ظرفیت دریا و سواحل کشور، از پایان یافتن عملیات لایروبی با عمق ۵ و نیم متر در بندر آستارا و امکان تردد و پهلوگیری کشتی‌های تجاری با آبخور بیش از ۶۰/۴ در این بندر خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مجید علی نازی با تاکید بر سیاست اصولی و صحیح دولت سیزدهم مبنی بر گسترش ترانزیت دریایی به ظرفیت‌های ترانزیتی و صادراتی بندر چندمنظوره آستارا اشاره کرد و گفت: این بندر خصوصی حلقه اتصال کوتاه‌ترین مسیر تجارت دریایی بین کشورهای حوزه آسیای میانه و آفریقا و اروپا است که علاوه بر استان گیلان می تواند بر رشد اقتصادی استان‌های آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی و اردبیل نیز تاثیرگذار باشد.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی به منظور تامین عمق مناسب قابل دریانوردی در طول سال‌های گذشته بیش از سه میلیون مترمکعب لایروبی در کانال دسترس و حوضچه بندر آستارا انجام داده است، افزود: اقدام اخیر نیز با استفاده از تجهیزات ملکی سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه شمال و در راستای تعهدات پیش بینی شده در قرارداد اجاره بلند مدت بندر آستارا و الحاقیه‌های مربوطه انجام پذیرفته است.

به گفته علی نازی، با مهیا شدن شرایط جدید با عمق ۵ و نیم متر، از این پس امکان تردد و پهلوگیری کشتی‌های تجاری با آبخور بیش از ۶۰/۴ نیز برای این بندر فراهم شده است.

وی درخصوص چگونگی نگه‌داشت عمق مناسب این بندر تصریح کرد: این کار مستلزم مدیریت بهینه تجهیزات لایروبی موجود در حوزه شمال و همچنین ایجاد زمینه های مناسب جهت ترغیب بخش خصوصی به ورود موثر و تامین تجهیزات مورد نیاز است.معاون دریایی سازمان بنادر، ورود امکان ورود و تردد کشتی‌ها با آبخور مناسب را از مزیت‌های اتمام عملیات لایروبی دانست و خاطر نشان کرد: این امر می تواند توسعه و شکوفایی اقتصادی بیش از پیش بندر و منطقه را در پی داشته باشد تا هرچه بیشتر شاهد ارتقا نقش این بندر استراتژیک در افزایش میزان ترانزیت دریایی همسو با سیاست‌های اعلامی دولت سیزدهم باشیم.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

ظرفیت انبارهای بندر امام در آستانه تکمیل شدن است

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به بازدید هیأت بازرسان ویژه نهاد ریاست جمهوری از انبارهای مجتمع بندری امام خمینی(ره) گفت: انبارهای این بندر در آستانه تکمیل ظرفیت قرار دارند که هیأت مذکور برای خروج این کالاها، ضرب الاجل فوری تعیین کرده است.به گزارش اقتصادسرآمد، بهروز آقائی در این خصوص اظهارداشت: با توجه به ضرورت ترخیص و جابجایی کالاهای انبارش شده در بندر امام خمینی(ره)، نهاد ریاست جمهوری برای رفع موانع مربوط به خروج این کالاها از مجتمع بندری امام خمینی(ره) هیأت بازرسی تشکیل داده است. وی افزود: اعضای این هیأت که از سوی رئیس جمهور به طور ویژه جهت بررسی موضوع تسریع خروج کالا اعزام شده‌اند، از شرایط انبارها و وضعیت بارگیری و خروج بازدید کردند. آقایی تصریح کرد: این بازدید منجر به تعیین ضرب الاجل فوری برای خروج کالاها از مجتمع بندری امام خمینی(ره) شده است که دستگاه‌های متولی در بخش حمل و نقل، تجارت، گمرک و صاحبان کالای دولتی باید این ضرب الاجل را هرچه زودتر و با فوریت در دستور کار قرار دهند.وی با بیان اینکه پیشنهادهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان برای خروج کالاهای رسوب یافته در انبارهای این بندر از جمله مصوبات سفر هیأت بازرسی نهاد ریاست جمهوری محسوب می شود، افزود: صاحبان کالا می بایست برای افزایش ظرفیت حمل محموله کالاهای اساسی باید استفاده از حمل و نقل ریلی را در دستور کار قرار دهند.آقایی اضافه کرد: علاوه بر این نیز پرداخت مطالبات مربوط به شرکت‌های تخلیه و بارگیری، صاحبان کالا، صاحبان سایت‌های نگهداری، شرکت‌های حمل و نقلی ودستگاه‌های خدمات‌دهنده(دامپزشکی، استاندارد، قرنطینه، بنادر و دریانوردی) توسط بخش دولتی نیز باید با برنامه‌ریزی دقیق انجام گردد.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان همچنین یکی از راهکارهای مهم برای کاهش رسوب کالا در بندر امام خمینی(ره) را استفاده از ظرفیت انبارهای خارج از این مجتمع بندری عنوان کرد و افزود: بهره‌گیری از ظرفیت انبارهای خارج از محوطه بندری تا شعاع ۳۰ کیلومتر (با قرار گرفتن تحت کلید گمرک) می‌تواند در روند افزایش ظرفیت انبارش حمل کالاهای اساسی تاثیرگذار باشد.وی ادامه داد: همواره تسریع در انجام آزمایشها و صدور مجوزها (استاندارد، قرنطینه، بهداشت و دامپزشکی) با حداقل زمان باید مورد توجه دستگاه‌های مربوطه قرار گیرد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم

ساماندهی اسکله گردشگری دیرستان جزیره قشم در دستور کار است

ساماندهی اسکله گردشگری دیرستان تا پیش از نوروز و راههای برطرف سازی مشکلات این روستا در جلسه ای با حضور مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم، دهیار و اعضای شورای اسلامی دیرستان بررسی و پیگیری شد.به گزارش اقتصادسرآمد، افشار فتح‌الهی اظهار داشت: طرح آسفالت معابر روستایی در چند روز آینده در روستای دیرستان انجام خواهد شد و عملیات ساماندهی اسکله گردشگری نیز باهم افزایی سازمان و دهیاری تا پیش از ایام پر رفت و آمد گردشگری انجام می‌شود.وی ادامه داد: جانمایی و اجرای پارکینگ برای خودروهای اهالی هنگام، اجرای جدول‌گذاری و پیورس اسکله، تامین روشنایی، تعیین تکلیف استقرار صیادان، جانمایی بازارچه گردشگری و اجرای مناسب توسط دهیاری از جمله مهمترین مواردی هستند که در اسرع وقت در حوزه بهسازی اسکله دیرستان باید به سرانجام برسد.مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم با تاکید بر لزوم هم‌افزایی میان این سازمان، دهیاری‌ها و شهرداری‌های جزیره، افزود: اقدامات انجام نشده زیادی در جزیره قشم وجود دارد و برای تسریع روند طرح های عمرانی و پاسخ به مطالبات مردم، تمام دستگاه‌های اجرایی باید با تعامل و همکاری در میدان حضور پیدا کنند.فتح‌الهی با اشاره به انعقاد تفاهم‌نامه همکاری با شهرداری‌های جزیره و همکاری مستمر با دهیاری‌ها، اضافه کرد: این روند نشان از عزم جدی سازمان برای دستیابی به توسعه همه جانبه و متوازن در جزیره دارد و امیدواریم سایر دستگاه‌ها نیز در تحقق این اهداف همکاری کامل داشته باشند.

در این جلسه محمود ابولی، دهیار، عبدالغفور سرافراز رییس و سایر اعضای شورای اسلامی دیرستان حضور داشتند. خلیج فارس با گستره نزدیک به ۲۳۷ هزار و ۴۷۳ کیلومتر مربع بین ۲۴ تا ۳۰ درجه و ۳۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۸ تا ۵۶ درجه و ۲۵ دقیقه طول شرقی از نصف‌النهار گرینویچ واقع شده است و جزیره زیبای قشم، همچون نگینی بر پهنه آب های نیلگون آن می درخشد. ۹ اسکله گردشگری مجاز در مناطق شیب دراز، کندالو، هنگام، لافت، گورزین، سهیلی، طبل، دهخدا و گوران شهرستان قشم فعالیت می‌کنند. سفر به قشم از سه مسیر هوایی (فرودگاه بین‌المللی قشم)، زمینی (سفر با خودروهای شخصی و عمومی از طریق بندر پهل بندرعباس به بندر لافت جزیره قشم توسط شناورهای لندینگ کرافت) و دریایی (از بندر شهید حقانی بندرعباس به بندر شهید ذاکری شهر قشم) امکانپذیر است.

بخش پایانی

خزانه خزر تهی از ذخایر ماهیان خاویاری

سواحل ایرانی دریای خزر در ۱۵ سال اخیر شاهد کاهش شدید جمعیت ماهیان خاویاری است بطوریکه پنج گونه تاس‌ماهیان دریای خزر درخطر انقراض شدید و شرایط بحرانی قرار گرفته‌اند و خزانه این بزرگترین و غنی‌ترین دریاچه جهان در حال تهی شدن از ذخایر ماهیان خاویاری است.به گزارش اقتصادسرآمد، ماهیان خاویاری از خانواده تاس‌ماهیان و از گونه‌های ارزشمند و کم‌نظیر به جا مانده عصر ژوراسیک است که ۶ مورد از ۲۷ گونه و زیرگونه موجود در جهان در دریای خزر زندگی می‌کنند.

وی تاکید کرد: این موضوع بدین مفهوم نیست که ما در این بخش مشکلی نداریم مطمئنا کاهش سطح دریای خزر، تغییرات آب و هوایی و اقلیمی، افزایش درجه حرارت در کاهش ذخایر ماهیان خاویاری تاثیرگذار است اما برآورد جمعیت ذخایر این ماهیان باید بصورت علمی و با استفاده از روش‌های جدید باشد چون درحال حاضر جمعیت آنها در دریای خزر با سنین ودر نقاط مختلف وجود دارد اما باید از روش های جدید استفاده کرد تا بتوانیم برآوردهای دقیقی از ذخایر ماهیان خاویاری داشته باشیم.چبانوف تصریح کرد: کشورهای روسیه و قزاقزستان با همکاری هم از مدل شبیه سازی اطلاعات و داده‌ها استفاده می کنند و از نرم افزارهایی بهره می گیرند که برآوردها را بطور دقیق تخمین می زند، توسعه تکنیک ها و روش های جدید و نوین مثل استحصال تخمک و اسپرم بدون کشتن ماهی از مزارع بخش خصوصی و انتقال به مراکز تکثیر دولتی گامی روبه جلو برای حفظ این گونه های ارزشمند است. وی ادامه داد: بهره گیری از تجهیزات و راهبردهای جدیدی که برای مولدسازی وجود دارد، باعث می شود که تکثیر ماهیان خاویاری سریعتر و مطلوب‌تر انجام شود و این به مراکز تکثیر ماهیان خاویاری کمک می کند تا ماهی باکیفیت مناسب تکثیر و زنده نگهداری شود. وی تدوین راهبرد را از وظایف دولتها دانست و افزود: مسیر توسعه و راهی که باید طی شود برعهده دولتها است ولی انجام عملیات اجرایی را می تواند در اختیار بخش خصوصی قرار دهد بعنوان مثال کنترل ژنتیکی ماهیان و مولدین در مزارع پرورش ماهیان خاویاری توسط بخش خصوص انجام می شود.

سهم کشورهای حاشیه خزر از بازسازی ذخایر

پیش از فروپاشی شوروی سابق ۲ کشور ایران با این کشور بطور مساوی مدیریت منابع آبزی دریای خزر را برعهده داشتند اما پس از فروپاشی این کشور در جنگ سرد، تعداد کشورهای تصمیم‌گیر در حوزه دریای خزر به پنج کشور ایران، آذربایجان، روسیه، قزاقزستان و ترکمنستان افزایش یافت و منابع دریایی نیز بین این کشورها تقسیم شد اما تاکنون این کشورها اقدامی اساسی در این زمینه از خود نشان نداده اند.

معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران نیز در گفت و گویی با ایرنا با اشاره به این موضوع عنوان کرد: درحال حاضر ایران و بخشی از کشور روسیه تکثیر و رهاسازی بچه ماهی‌ها را طبق سنوات گذشته انجام می‌دهد اما این کافی نیست و هرکشور باید سهم خود را در این بازسازی بپردازد.سید حسین حسینی ادامه داد: با توجه به اینکه ایران و روسیه به تعهدات خود در این زمینه عمل می‌کنند باید سایر کشورهای حاشیه خزر نیز با ورود به این موضوع سهم خود را برای تامین بچه ماهی و تلاش برای احیاء و بهبود وضعیت آبزیان بپردازند.

وی ادامه داد: برای حل مشکل این دریاچه که گنجینه ارزشمند زیست محیطی نه تنها برای کشورهای منطقه که برای آسیاست، سازمان شیلات ایران نمی تواند یک راهکار واحد ارائه کند این امر موضوعی بین المللی است که به لحاظ فرهنگی کشورهای مختلفی در آن دخیل هستند.وی افزود: درسطح بین المللی نیز کمیته تخصصی بهره برداری از منابع موجودات خزر نشست های مختلفی برگزار کرده و طی آن راهکارهای متعددی ارائه شده است اما لازمه عملیاتی شدن این راه‌حل‌ها ورود همه کشورها به این عرصه است.

به گفته حسینی ذخایر دریا بر خلاف تصور عموم تمام نانشدنی نیست لذا برای برداشت از دریا باید در حوزه های صیادی و مدیریت ذخیره، تدبیر ویژه ای اندیشیده شود.وی تاکید کرد: برای آنکه فشار بر دریا کاهش یابد باید به منظور بازسازی و کاهش تلاش صیادی رویکرد صیانت از دریا تغییر یابد و به سمت آبزی پروری در دریا با رویکردی اساسی که قابلیت و ضمانت اجرا داشته باشد حرکت کنیم.وی تصریح کرد: برای دریا نمی توان فقط با یک بخشنامه، ابلاغ، سیاست و قانون کار انجام داد زیرا باید در کنار آن اقدامات فرهنگی گسترده شکل گیرد.معاون وزیر جهاد کشاورزی ادامه داد: اکثر گونه های ماهی در شمال کشور «کوچ‌رود» هستند (باتوجه به اینکه تکثیر طبیعی در دستور کار شیلات ایران قرار دارد) لذا باید جلوی ورودی رودخانه ها در بالادست گرفته شود.وی گفت: در حال حاضر مردم و تشکل های مردمی جلوی برخی رودخانه ها را مسدود کرده اند تا محیط برای تکثیر گونه های دریایی آماده شود و در رودخانه ها فضایی امن برای تخم ریزی ماهیان فراهم شود.

حسینی توضیح داد: اگر تکثیر و رهاسازی در مکان طبیعی روی دهد ماهی به دریا باز می گردد اما این اتفاق زمانی حادث می‌شود که مردم پای کار باشند و فرهنگ سازی شود که در استانهای شمالی این اتفاق افتاده اما باید گسترش یابد.آلودگی رودخانه بعنوان محل زایش ماهیان، احداث سدهای متعدد، کم توجهی دولتها به بازسازی ذخایر، صید غیرمجاز، تغییرات اقلیمی، کاهش تراز آب دریای خزر از عوامل موثر در کاهش ذخایر آبزیان دریای خزر عنوان می شود اما برداشت بدون کاشت و داشت از دریای خزر به معنای شتاب بخشیدن به نابودی گونه های ارزشمند آبزی همچون ماهیان خاویاری است که قدمت آنها به عصر ژوراسیک باز می گردد.

گزارش