

اقتصاد سرآمد

چهارشنبه ۱۴ آذر ۱۴۰۱- شماره ۱۵۲۰

شیلات

تبلیغات در مورد تیلاییابی ایرانی منفی و نادرست است

مدیر شیلات و امور آبریزان سازمان جهاد کشاورزی استان یزد با بیان این که برخلاف تبلیغات منفی و تصور عموم ارزش غذایی و کیفیت ماهی تیلایا ایرانی از نوع وارداتی بسیار بالاتر است، اعلام کرد: از ابتدای سال تاکنون تنها ۷۷۰تن کپور ماهیان از واحدهای پرورشی استان کویری یزد برداشت شده است.
به گزارش اقتصادسرآمد، سید اسماعیل یزدانی در خصوص میزان صید ماهی در واحدهای پرورشی استان، اظهار کرد: استان دارای ۲۲۵ واحد پرورش آبریزان است که در سال جاری حدود ۷۷۰تن ماهی گرمابی از نوع ماهی کپور برداشت و تاکنون نیز حدود ۵۵ هزار پیجه ماهی سردابی از نوع قزل آلا رهاسازی شده که این اقدام همچنان ادامه دارد.
وی همچنین با اشاره به فصل برداشت و فروش ماهی تیلایا در رابطه با میزان تولید این ماهی در سال گذشته، گفت: استان پارسال ۲۸۵ تن ماهی تیلایا تولید و به بازارها عرضه کرد.
یزدانی تصریح کرد: ماهی تیلایا ایرانی برخلاف تصور عموم و تبلیغات منفی انجام شده، از ارزش غذایی خوبی برخوردار است و به لحاظ کیفیت از نوع چینی آن بسیار بهتر است.مدیر شیلات و امور آبریزان استان سرانح مصرف ماهی در استان را ۹کیلوگرم اعلام کرد و گفت: در حال حاضر استان در زمینه پرورش ماهی از حدود ۴۵۰عند استخر دمنظوره برخوردار است.یزدانی در خصوص تولید ماهی خویار در استان یزد نیز خاطرنشان کرد: در حال حاضر دو واحد فعال تولید خویار در استان وجود دارد که در سال گذشته حدود ۲۵تن گوشت ماهی خویار را به بازار عرضه کردند.

تولید بیش از هشت هزار تن میگوی پرورشی در گناوه

رئیس اداره شیلات گناوه گفت: هشت هزار و ۸۷۰تن میگو در سال جاری از سطح یکهزار و ۹۱۶ هکتار استخر پرورش در این شهرستان تولید و برداشت شد.
به گزارش اقتصادسرآمد، سهراب ملائی افزود: پرورش میگو امسال در سایت‌های بندرریگ، رودحله، رودشور جنوبی و شمالی این شهرستان در یکهزار و ۹۹۲استخر انجام شد که میزان برداشت از چهار سایت فعال شامل رودحله ۶ هزار و ۲۰۰ تن، بندرریگ یکهزار و ۵۰۰ تن، رودشور جنوبی ۵۲۰ تن و رودشور شمالی ۶۵۰ تن است.
وی میزان تولید سال گذشته سایت‌های میگوی پرورشی این شهرستان را هفت هزار تن اعلام کرد و گفت: تولید سال جاری در مقایسه با پارسال ۲۱درصد افزایش نشان می دهد.ملائی افزود: پرورش دهنگان امسال ۷۲۵میلیون قطعه لارو (پیجه میگو) از گونه وانامی در استخرهای پرورشی شهرستان گناوه ذخیره سازی کرده بودند.رئیس شیلات گناوه اضافه کرد: برداشت میگو در استخرهای این شهرستان از شهریور ماه آغاز و به مراکز عمل آوری تحویل شد که پس از فرآوری و بسته بندی به خارج از کشور صادر می شود.وی گفت: عمده بازار هدف میگوی پرورشی شهرستان گناوه، کشورهای حوزه خلیج فارس و چندین کشور اروپایی است.
ملائی بیان کرد: پرورش میگو در این شهرستان علاوه بر آراواری و جایگاه خاص در تولید محصول و شهر و کشور، زمینه ایجاد اشتغال ۶۰۲ نفر را فراهم کرده است.رئیس شیلات گناوه یادآور شد: پرورش دهنگان در مزارع میگوی این شهرستان براساس شیوه‌نامه‌های تعیین شده اقدام به ذخیره سازی می کنند و زیر نظر این اداره و دامپزشکی بصورت مستمر با دپوهای فنی و بهداشتی می شوند.



استقرار ۱۴۵ زیستگاه مصنوعی در صیدگاه‌های خلیج فارس

مدیر کل شیلات خوزستان از استقرار ۱۴۵ سازه زیستگاه مصنوعی دیگر در صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس و نقل و حمل فتح‌الله ابوعلی افزود: مطالعات و تأمین اعتبار برای استقرار زیستگاه‌های مصنوعی در صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس با همکاری و مشارکت دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر و اتحادیه تعاونی های خدماتی صیادی انجام شده است.وی استقرار زیستگاه‌های مصنوعی در خلیج فارس را حفظ معیشت صیادان و تقویت و پایداری ذخایر استراتژیک آبریایی دریایی بیان کرد.مدیر کل شیلات خوزستان با اشاره به اینکه استقرار زیستگاه‌های مصنوعی در سال‌های گذشته در صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس نتایج خوبی در به دنبال داشته است، افزود: در سال جاری تعداد بیشتری از این سازه‌های مصنوعی در آبهای منطقه مستقر خواهد شد.وی فشار بیش از حد به ذخایر آبریزان دریایی، سنگینی ناوگان صیادی، قاچاق صید، استفاده از روش غیرقانونی صید ترال، ورود شناوری بیگانه به محدوده صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس و فعالیت شناورهای فاقد مجوز را از چالش‌های صید و صیادی در خوزستان بیان کرد.ابوعلی افزود: مجموعه این چالش‌ها سبب کاهش هر ساله صید آبریزان دریایی در شمال غرب خلیج فارس و غیراقتصادی شدن حرفه صید و صیادی در خوزستان شده است.

بررسی اما و اگرهای کار آمدی بندر کاسپین؛ غنجی، کارشناس امور دریایی پاسخ می دهد

ناوگان دریایی کاسپین ناکارآمد است؟



نوسان میزان بار را در حوزه ی خزر همیشه داشته ایم، پس باید به موافقی هم بیاوندیشیم که کاهش بار موجب سقوط زیاد قیمت‌ها و ضرر هنگفت مالکان کشتی‌ها بشود.استان‌های هم‌جوار کاسپین در ایران از سیاست واحدی در حوزه ی تجارت در دریا برخوردار راهبردی حائز اهمیت برای کشورهای منطقه، از جمله ایران است ولی متأسفانه فعالیت اقتصادی در مسیر بهرمندی از این ظرفیت ویژه با معضلاتی روبه‌روست که در هفته‌های اخیر شدت یافته است.
عده‌ای از کارشناسان، تعداد کشتی‌های ایران در کاسپین را فعلا کافی می‌دانند و عدم بهروری صحیح از ظرفیت‌های موجود و نبود تجهیزات کافی در پس کرانه ا دلیل معطل ماندن بار در بندار و افزایش کرایه ی حمل می‌دانند.

«علی اکبر غنجی» کارشناس امور دریایی در گفت‌وگو با مرور اظهار می‌کند: تعداد کشتی‌ها بنظم با توجه به میزان بار موجود، کم نیست، اما مسئله اینجاست که هم اکنون بصورت متوسط هر کشتی در ماه دارای یک تا یک و نیم سفر است، در حالی که زمانی این میزان به دو و نیم سفر در ماه هم رسید.

بنابراین همین ظرفیت موجود اگر به خوبی کنترل شود و مدت توقف در بندار کوتاه‌تر شود و تجارت دولتی و غیر دولتی هم به کوتاه شدن توقف کشتی‌ها منتهی نشود، کمبود کشتی‌های حاشیه ی آن نخواهد داشت. واقعیت این است که اگر پس کرانه مجهز نباشد، افزایش کشتی‌ها موجب سرعت یافتن حمل و نقل نمی‌شود. در این راستا نباید از یاد بر خور

افزایش تقاضا برای حمل بسار و هزینه ی حمل بار افزایش یابد. از سوی دیگر برنامه ی چندان مشخصی از سوی تاجار خصوصی و دولتی فعال در حوزه ی دریای خزر وجود ندارد که به ایجاد مکانیسمی در راستای مدیریت قیمت بیانجامد.
بنابراین بیشترین مالکان کشتی‌ها با توجه به میزان تقاضای موجود، در تعیین قیمت حمل دخیل هستند. غنجی با بیان این جملات می‌گوید: در طی این سالها چه در حوزه ی تجارت و چه در حوزه ی حمل و نقل بصورت مقطعی فکر شده، از این رو نوسانات قیمت همواره وجود داشته است. البته افزایش قیمت را اگر مالکان شناورها مدیریت نکنند، این مزیت برای مسکن است.از بین برود و مسیرهای دیگر حمل‌ونقل مورد توجه قرار بگیرند.
گذشته از این موضوع، فضای پسکرانه ی ما هم چندان تجهیز نشده و بالارفتن زمان توقف کشتی‌ها بر افزایش کرایه ی حمل اثر می‌گذارد. همچنین باید گفت، متأسفانه استان‌های هم‌جوار کاسپین در ایران از سیاست واحدی در حوزه ی تجارت در دریا برخوردار نیستند و شبکه ی مصنوعی

به اسسم ایران در مواجهه با بازار حمل و نقل دریای خزر وجود ندارد، حتی بیشتر بنظر می‌رسد به نوعی، رقابت بین آنها وجود دارد. هر چند این رقابت اگر در افزایش زیرساخت باشد خوب است اما اگر در ربودن موقعیت‌ها بدون افزایش زیرساخت باشد، سم مهلکی است که همیشه شامل حال ما شده است.
وی تصریح می‌کند: با برنامهریزی درازمدت می‌شود، ناوگان ای برای بندرگاه منطقه آزاد که بندری خصوصی محسوب می‌شود و با توجه به امکاناتی که دارد، تهیه دید تا در مقطعی که احتمال ورود شوک به قیمت‌ها وجود دارد، در تنظیم و کنترل نرخ موثر باشد.

نقش بندری به نام کاسپین

غنجی در پایان اظهاراتش خیلی کوتاه از نقشی که بندرکاسپین می‌تواند داشته باشد یاد کرد. و اما در این باره باید گفت، «بزرگترین بندر ایران در دریای خزر» عنوانی است که بر پهنسای مجتمع بندری کاسپین حک شده است. توسعه ی قابل ملاحظه ی صادرات و ارتقاء حجم مبادلات تجاری با کشورهای حاشیه ی دریای خزر با توجه به امکانات و ویژگی‌های مناطق آزاد، انفرادی‌ست که مده‌هاست در ذهن همگان نقش بسته است.

ضرورت افزایش کارآمدی بندر کاسپین

بی تردید بندرکاسپین می‌تواند افکار نقشی مهم در افزایش و تسهیل امور ترانزیت کالا در حوزه ی دریای خزر و کاهش بار ترافیک بنداری چون بندرگاه ازنلی و امیرآباد باشد و در اهمیت به فعالیت رسیدن ظرفیت‌های بالقوه ی این بندر شکی وجود ندارد اما واقعیت این است که در کنار ضرورت ایجاد عمل و هماهنگی بیشتر بین بندار شمالی ایران در راستا ارتقاء وضعیت ترانزیت کالا و تجهیز مطلوب پس کرانه‌ها، انتظار می‌رود فعالیت بندرکاسپین برای تجهیز امکانات بندری، جذب سرمایه گذاران بخش خصوصی و اتصال به راهمان با سرعت بیشتری شکل بگیرد و نقش این بندرگاه در تسهیل فعالیت‌های اقتصادی، افزایش ترانزیت و تنظیم و تسهیل این فعالیت‌ها در حوزه ی دریای خزر در حد و اندازه ی نامش تحقق یابد.

بگزینده ۱

دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی

آینده اقتصاد کشور به آشتی و آشنایی مردم با دریایرگه خورده است



دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی با تاکید بر اینکه اقتصاد دریامحور باید در اولویت برنامه هفتم توسعه قرار گیرد، گفت: منویات مقام معظم رهبری در حوزه دریایی باید عملیاتی شود.
به گزارش اقتصادسرآمد، یحیی ضیایی مهرجودی با تاکید بر اینکه یکی از شاخص های توسعه دریامحور، توسعه

شهرهای ساحلی است، اظهار داشت: متأسفانه درحالی که توسعه اقتصاد دریامحور مسئله ای اجتناب ناپذیر است اما طایان گذشته شهرهای مطرح شده این گونه که باید و شاید عمل نشد و علیرغم تاکیدات مقام معظم رهبری فعالیت‌هایمان جزیره ای بوده است. وی ادامه داد: باید آمایش سواحل کشور به طور جدی مدنظر قرار گیرد چرا که در تمامی کشورهای توسعه یافته دنیا شهرهای اقتصادی در کنار دریا ایجاد شده‌اند اما متأسفانه شهرهای اقتصادی در ایران در مرکز کشور قرار گرفته‌اند.دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی با بیان اینکه برنامه ریزی صحیح در راستای توسعه اقتصاد دریامحور در برنامه پنج ساله هفتم توسعه در دستور کار قرار گیرد، عنوان کرد: بر اساس برنامه هفتم توسعه باید وظایف دستگاه‌ها در زمینه اقتصاد دریامحور مشخص شود و بوجه مناسب و کافی در این رابطه تخصیص یابد.به گفته ضیایی؛ هر گونه سرمایه گذاری در حوزه دریایی و بندری با بازگشت سرمایه همراه است و کشورهای توسعه یافته به خوبی توانسته‌اند از ظرفیت دریا و ساحل استفاده کنند و شرایط اقتصادی خود را بهبود بخشند.وی با اشاره به اینکه حتی کشورهای شمالی دریای عمان و خلیج فارس دارای شهرهای ساحلی آباد و توسعه یافته هستند و تمرکز خود را بر توسعه شهرهای ساحلی متمرکز کرده اند، اظهار داشت: باید در حوزه صادرات، واردات، ترانزیت، گردشگری دریایی، شیلات، صیادی و تمامی فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دریا شرایط را بهبود بخشیم و سهم خود را از اقتصاد دریا در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر ارتقاء بخشیم.دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی با تاکید بر اینکه باید سیاست های سینوسی در حوزه دریایی کشور را کنار بگذاریم، گفت: نیازمند توجه جدی به صحبت های اخیر مقام معظم رهبری در حوزه دریایی هستیم و باید به اظهارات ایشان از سوی مسئولان جامعه عمل پوشانده شود، همچنین دولت در این زمینه باید تمام تلاش خود را به کار گیرد و با حمایت از بخش خصوصی شاهد اقدامات جدی دولت و بخش خصوصی در راستای بهبود وضعیت اقتصادی کشور با استفاده از ظرفیت های دریایی باشیم.ضیایی با اشاره به اینکه آینده اقتصادی کشور به آشنایی و آشتی مردم با اقتصاد دریا رگه خورده است، بیان کرد: متأسفانه مردم ما آنگونه که باید با دریا و اشتغال دریا آشنا نیستند و همین مسئله موجب شده است تا توانیم به خوبی در حوزه اقتصاد دریامحور عمل کنیم؛ این مسئله نیازمند توجه جدی دولت و حاکمیت و فرهنگ سازی عمومی است و باید تمامی تلاش خود را به کار گیریم تا شرایط را نسبت به گذشته تغییر دهیم. گفتنی است، به تازگی حضرت آیت‌الله خامنه‌ای فرمانده معظم کل قوا در دیدار با تعدادی از فرماندهان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، تاکید کردن: استفاده از فرصت دریا و ظرفیت‌های عظیم آن باید به فرهنگ عمومی در کشور تبدیل شود. با وجود این سابقه و سواحل طولانی دریایی در شمال و به خصوص جنوب ایران، فرهنگ استفاده از فرصت‌های دریا در کشور مورد غفلت واقع شده و باید به فرهنگ عمومی مردم تبدیل شود. ایشان همچنین با اشاره به مسوایق دریانوردی ایرانیان در گذشته که باعث انتقال فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی به مناطق دیگر دنیا شد، خاطرنشان کردند: در چند سال گذشته بحث توسعه سواحل مکران مطرح شد و دولت‌ها هم از آن استقبال کردند اما پیشرفت جدی در این موضوع نیازمند فرهنگ‌سازی است.

تالاب‌ها

تیغ پتروشیمی بر گلولی تالاب‌شادگان



علاوه بر فعالیت شرکت فولاد و تأمین نشدن حق‌آبه که وضعیت اسفناکی را برای تالاب شادگان رقم زده، این بار اجرای طرح پتروشیمی در محدوده تالاب بر نگرانی مردم و فعالان محیط زیست افزوده است.
به گزارش اقتصادسرآمد، تالاب شادگان که ششاید این روزها حال و روز خوشی ندارد و قصبه بر غصه آن از وقتی شروع شد که پای نفت به سرنوشت آن باز شده و در بالادست این تالاب با احداث «سد مارون یک»، میزان حق‌آبه تالاب شادگان نیز کمتر شد.بنابر گزارش مهر، این در حالی است که نام تالاب شادگان مثل تالاب هورالعظیم در فهرست قرمز تالاب‌های در معرض خطر نابودی و خروج از کنوانسیون تالاب‌ها (کنوانسیون رامسر) قرار دارد؛ از طرفی احداث فولاد شادگان در حریم و محدوده تالاب شادگان عامل دیگری در به شماره افتادن نفس تالاب بوده و از طرفی دیگر هم کاهش قابل توجه بارندگی‌ها، خشکسالی، تغییر اقلیم (افزایش گرمای زمین و میزان تبخیر آب) و بحران کم آبی نیز باعث تسریع و تشدید خشکی تالاب شادگان شده است.این تالاب یکی از آبشاری که پتروشیمی به فهرست بلندبالای متجاوزان به حریم و محدوده تالاب نگران‌بخت شادگان باز شده است؛ یعنی برنامه‌ریزی شده تا پتروشیمی به عنوان یکی از صنایع آب‌بر در محدوده تالاب شادگان کلنگ‌زنی و احداث شود.از آنجایی که پتروشیمی جزو صنایع آب‌بر و آلاینده است، می‌توان جلس زد چه فجاجیع زیست‌محیطی بدی در آینده رخ می‌دهد؛ همچنین اینکه چه آثار منفی و مخربی برای سلامتی شادگانی‌ها به وجود می‌آید.

ناخن زنگ خطر برای آینده تالاب شادگان

یک فعال محیط زیست خوزستانی در گفت‌وگو باخبرنگارمهر می‌گوید: تالاب شادگان در حال حاضر مشکلات فراوانی دارد که مهمترین آن تأمین نشدن و رعایت نشدن حق‌آبه زیستی تالاب به دلایل مختلف است؛ در شرایط تغییرات اقلیمی و گرمایش زمین هستیم که برخی سال‌ها کمبود بارش‌ها بسیار شدید و در برخی سال‌ها نیز بارندگی‌ها خوب است ولی به دلیل سدهای متعددی که در مسیر تالاب وجود دارد، این حق‌آبه تأمین نمی‌شود.کرامت حافظی ادامه می‌دهد: «سد مارون یک» در سالیان اخیر در بالادست تالاب شادگان کشاورزی را توسعه داده و آب کمتر به سمت تالاب شادگان سرایز می‌شود؛ ساخت یک سری سدهای جدید از جمله مارون دو (آبریز) هم در استان کهگیلویه و بویراحمد در حال پیگیری است، او با اشاره به اینکه ساخت سدهای جدید می‌تواند برای تالاب شادگان مخاطراتی را داشته باشد، بیان می‌کند: مهمترین مخاطره برای تالاب شادگان این است که اولویت قانونی حق‌آبه زیستی آنکه مقدم بر صنعت و کشاورزی است، رعایت نمی‌شود؛ شادگان و بهبهان اراضی کشاورزی دارند و اراضی منطقه دهدشت استان کهگیلویه و بویراحمد هم در حال افزایش است، همه این آب‌هایی پیش‌بینی شده برای استفاده در این تالاب به گونه‌ای که تالاب شادگان در مخاطره است، یادآور می‌شود؛ طبق اولویت قانونی حق‌آبه تالاب بعد از شرب باید تأمین شود ولی اشکال بزرگی که در تالاب شادگان در سال‌های اخیر ایجاد شده شروع فعالیت صنایع فولاد است؛ فولاد شادگان از حق‌آبه این تالاب بهره‌مند می‌شود.حافظی ادامه می‌دهد: در مسیر تالاب شادگان کشت دائم نخل داری هم وجود دارد که بر اساس قانون کشاورزی تأمین حق‌آبه کشت دائم و درختان بر زراعت فصلی مقدم است ولی در طول مسیر این آب برداشت شده و شادگان وضعیت بسیار بدی دارد؛ از سوی دیگر اینکه صید و شکار در این تالاب بین‌المللی و به بسیار زیاد انجام می‌شود و گزارش‌های برخورد با شکارچیان، صیادان و کسانی که با برقی ماهیگیری می‌کنند، بسیار کم صورت می‌گیرد.

تالاب محلی برای صنعت آب‌ر نیست

او با اشاره به مشکلات فراوان در شادگان می‌گوید: تالاب شادگان در همین حالت فعلی هم به شرایط اسفناک و فاجعه‌باری دارد، مثل بیماری که نیازمند اقدامات ویژه و مراقبت‌های آی. سی.یو است؛ در این شرایط بار سنگین مخرب و آلاینده دیگر مثل پتروشیمی یا پتروپالایش هم اگر به آن افزوده شود، واقعا فاجعه است.فعال محیط زیست خوزستانی بیان می‌کند: آثار شوم حضور نفت و صنایع آن در نفس هورالعظیم به وضوح دیده شد که با جاده‌سازی و شرایط ایجاد شده تالاب را کمرنگ‌اند، اگر این وضعیت برای تالاب شادگان هم ایجاد شود بی شک وضعیت فاجعه‌بار خواهد بود.حافظی با اشاره به اینکه عمده آسیب‌ها به تالاب شادگان سسر آبریز می‌شود، اضافه می‌کند: در تالاب شادگان علاوه بر این مشکلات حضور گونه مهاجم تیلایا هم هستیم که توسط وزارت جهاد کشاورزی و شیلات در تالاب رهاسازی شدند؛ بنابراین همه اقداماتی که برای نابودی یک سرزمین و اقلیم باید انجام شود در دستور کار تالاب شادگان قرار گرفته است.او با گلایه از اینکه آییند بسیار شومی در انتظار تالاب شادگان است، عنوان می‌کند: در صورت تأسیس پتروشیمی در شهرستان شادگان بی شک تالاب آن ششم‌انداز تاریکی پیدا می‌کند و محیط زیست باید از انجام این کار جلوگیری کند؛ این همه جا برای تأسیس این صنعت وجود دارد، اما صنایع‌ای به ساختن آن در شادگان نیست.این فعال محیط زیست خوزستانی تأکید می‌کند: بر اساس مصوبه جدید نیرو، تأمین آب برای صنایع آب‌بر باید از دریا انجام شود، لذا این مکان اصلا جانیایی صحیحی برای صنعت آب‌بر پتروشیمی نیست؛ تالاب شادگان متصل به خورها است ولی این باریکه‌های گلی خیلی زود آلوده می‌شوند، پس اصلا مکان مناسبی برای افزایش پالایشگاه‌ها نیست.حافظی با اشاره به اینکه اگر کشور نیاز به توسعه صنایع پالایشگاهی دارد باید در مناطقی نزدیک دریاهای آزاد و سواحل بعد از تنگه هرمز و نزدیک دریای عرب زیست‌بایام باشد، می‌گوید: استقرار صنایع آب‌بر باید نزدیک دریا باشد ولی در منطقه خوزستان صنایع بسیاری مستقر شده‌اند؛ صنعت پتروشیمی در شهرستان ماهشهر هم وجود دارد که بخشی از تالاب شادگان به سمت این شهرستان سرایز شده است.

مرگ ماهیان در ماهشهر

او می‌افزاید: امسال ششاهد آلودگی آب و تلفات ماهیان به صورت فراوان در ماهشهر بودیم؛ این نشان‌دهنده نبود ظرفیت منطقه برای تأسیس پالایشگاه، پتروشیمی یا هر گونه صنایع آلاینده هوا و آب است.
فعال محیط زیست خوزستانی اظهار می‌کند: در روزهای گذشته با اولین بارش‌ها در خوزستان تنگی نفس را داشتیم که به نظر می‌رسد علاوه بر ریزگردها نیز موضوع آلودگی‌های شیمیایی صنایع نفتی یا پتروشیمی هم مطرح باشد؛ البته بعد از گذشت بیش از ۱۰ سال هنوز دلیل واقعی این موضوع مشخص نشده است.حافظی تأکید می‌کند: جانیامی فعلی تأسیس پتروپالایش در شهرستان شادگان هیچ عقلانیتی ندارد و از نظر محیط زیستی مورد تأیید نیست؛ سازمان محیط زیست باید با قاطعیت جلوی این اقدام را بگیرد، همانطور که در شمال کشور از استقرار پتروشیمی جلوگیری کرد.
او با اشاره به اینکه محیط زیست اصل و هر اقدام دیگری فرع است، بیان می‌کند: فعالیت‌های اقتصادی و عمرانی عوارض مختلفی داشته باشند ولی محیط زیست یک مسئله ثابت و اصل محسوب می‌شود و همه پروژه‌های عمرانی و دیگر اقدامات فرع بر محیط‌زیست هستند.باید موضوع محیط زیست را با هویت و محکم پیگیری کرد و سازمان مربوطه باید با این موضوع (احداث پتروشیمی در شادگان) مخالفت کند.
فعال محیط زیست خوزستانی تشریح می‌کند: مردم هم نباید فریب اشتغال‌زایی این طرح‌ها را بخورند چون معمولاً نیروهای خود را از دیگر استان‌ها آورده و فقط سرزمین‌ها را نابود می‌کنند؛ معیشت بومی‌ها با این اقدام از بین می‌رود و هیچ دلیل عقلانی و منطقی هم برای این کار وجود ندارد.