

#### تاثیر اقتصاد دریا محور بر شکل گیری سکونتگاه های جنوب ایران

#### احاطه دریا نوردان ایرانی بر نقاط دور در بستر تاریخ

دکتر محمد حسن نیا – اقتصاد دریامحور بنادر جنوب ایران بر پایه تجارت دریایی، لنج داری و لنج سازی استوار بوده است. بنابراین سفرهای دریایی دریانوردان بنادر جنوبی ایران که به سفرهای طولانی مدت (گپ) به هند، آفریقا و یمن و سفرهای کوچک به کشورهای حوزه جنوب خلیج فارس در طول سال به صورت می گرفت، در شماره قبلی روزنامه به این موضوع پرداختیم در ذیل ادامه این دلتوشته دکتر محمد حسن نیا را با هم می خوانیم:
رسیدن به شهرهای سساحلی کنیا و زنگبار هدف اصلی صفر گپ آفریقا بود. این ناحیه را اهالی خلیج فارس سواحلی می نامند و واژه سواحلی را که در زبان های اروپایی به اهالی این منطقه گفته میشود از همین نام آمده است. با نزدیک شدن به بندرهای کنیا مانند لاموو و مومباسا، اوضاع جغرافیایی و پوشش گیاهی دگرگون می شود و درخت و سرسبزی به چشم می خورد. در این بندرهای ساحلی آفریقا سبز، پس از فروختن خرما و نمک به تهیه و خرید چوب به ویژه چوب چنندل می پرداختند (پارسا، ۱۳۹۱)، ص۱۵۶ و ۱۵۷؛ عبدالرحمان بابو، مصاحبه، ۱۳۹۸)

در نزدیکی سیمیارنگه محلی است به نام «سکرتی» که خیلی برای کشتی ها خطرناک است، زیرا در زیر این آب همه اش سنگ است. جزیره‌ای در آن جا است به نام «کواله» که «گل» و مانیفست کشتی را در آنجا می گذارند و برای خرید چنندل، کاغذ یا اجاره‌ای برای «سیمیارنگه» گرفته و عازم خور های سالال، بانیان، دیمیه، متوانه و «سرکار» می شدند. به خور «سیمیارنگه» که می رسیدند ده ها نفر سیاه آفریقای برای نام نویسی به کشتی می آمدند و داوطلب بریدن چوب چنندل می شدند. چون چوب چنندل بریده و آماده نبود تا خریداری و به ایران حمل شود، در حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ نفر از سیاهان آفریقای را استخدام میکردند و سیاهان باافاصله برای بریدن چنندل عازم جنگل می شدند و کار انداختن چنندل را آغاز می کردند خارج کردن چنندل های بریده شده فقط در روزهای ۱۴ تا ۱۸ و تا ۲۶ تا ۳۰ ماه امکان داشت. در این ایام چنندل های بریده شده را با هوری از جنگل تا سر خور بیرون می آوردند. به اصطلاح آنها را پتکه یا دسته می کردند. هنگامی که سیاهان مشغول بریدن چوب جنگل بودند، کارکنان کشتنی‌ها هیزم برای آتش جمع می کردند و دیگ برنج را بر روی آن می گذاردند. عده ای هم به دهات سیمیارنگه و چکالی شهر کوچکی است می رفتند و نارگیل و لیموی تازه میخردند و آن ها را می گرته و در شیشه می کردند. چنندل ها وقتی آماده میشدند، از طرف خور سرکار می آمدند و آنها را یویند و یعنی چکش و علامت میریزند. در روی چکش نام گمرک محل نوشته شده بود و همین نام را به چنندل‌ها منتقل می کردند. بعد از تمام شدن این کار چنندل‌ها را به کشتی می بردند و عازم کواله میشدند. مانیفست و گل کشتی را می گرفتند و به طرف زنگبار می‌رفتند. هیچ وقت شب سفر را آغاز نمی کردند و آن را خطرناک می دانستند. در زنگبار از توابع جمهوری تانزانیا، لیموترش و روغن نارگیل را به صورت قوطی و صابون شاهی که هر یک از آن به طول نیم متر بود، لامبور، موچینگو و نارگیل می خریدند. و بار کشتنی میکردند (یوسف دریاپیشه، مصاحبه، ۱۳۹۸، نوربخش، ۱۳۵۹، ص۱۲۳). جزیره زنگبار و بندر دارالسلام در تانزانیا کنونی مقصد بعدی و اغلب نهایی دریانوردان ایرانی و عرب بود. آن پیش از رسیدن به زنگبار به جزیره بمبا می رسیدند. جزیره بمبا نزد این دریانوردان به جزیره الخضراء معروف بود. محصول اصلی بمبا، میخک است که در بندر کنگ و برخی از بنادر جنوبی ایران به آن کارنغیل (قرقل) می گویند.

اما جزیره زنگبار گل سر سبد بندرهای شرق آفریقا بود. تاجران و دریانوردان از بندرهای هند، خلیج فارس و اروپا به آنجا می آمدند و کالاهای خود را داد و ستد می کردند، علاوه بر میوه های محلی مانند لیمو آینه و دیگر میوه های استوایی، کالاهایی از هند، ژاپن و اروپا به در آن بندر یافت میشد. صندوق های چوبی ساخت هند، پنجره های عثماني یا دسته ای از شاخ کرگ دکن، پارچه های ژاپنی و قالی ایرانی هم در کنار هم عرضه شد. جاشوها که در طول سفر زنبیل، قفس مرغ و دیگر اشیای صحرایی درست کرده بودند، آنها را در زنگبار می فروختند. همچنین کالاهایی که از عدن یا هند خریده بودند، عرضه می کردند و سود اندکی می بردند. سودی که از معاملات کوچک می بردند به خود جاشوها باقی گذاشتند و در جز محاسبه درآمد کشتنی نبود. برخی تاجران و ناخدایان بنادر شمالی خلیج فارس به گفته خودشان تا موزامبیک نیز پیش می رفتند. اما گویا کسی از آنجا فراتر نمی رفت. موزامبیک را در گذشته در منابع فارسی و عربی سفاه می نامیدند. با آن که در بندر کنگ سفاه نام آشنایی نیست. بعضی ها در چند ماهی که در زنگبار و در دیگر نقاط آفریقا می مانند به فرا گرفتن زبان سواحلی می پرداختند. با این کار دریانوردانی که به سال به آنجا می رفتند، معلوماتی در این زبان کسب می کردند و می توانستند با اهالی با زبان آنها سخن بگویند. (علی زبردست، مصاحبه، ۱۳۹۸، پارسا، ۱۳۹۱، ص۱۶۱-۱۶۳)

در زنگبار تا دهم آوریل و یا تا اول ماه مه فرنگی که مسیر بادها عوض می شود و باد سهیلی می وزد و هوا برای برگشتن به طرف ایران و بنادر ایرانی مناسب است، می مانند و اوایل ماه مه اگر از دهم ماه می گذشت، دیگر نمی توانستند مسافرت کنند، زیرا باد از مقابل به کشتی آنها می وزید و مسافرت خیلی مشکل می شد. به قول دریانوردان شش ماه از سال باد ازبب می وزد و میشود به طرف آفریقا مسافرت کرد و با شروع باد سهیلی باید به بنادر جنوب بازگشت. در ادامه سفر که مسیر برگشت بود، در روز بعد از ترک زنگبار به راس مومباسا و روز سوم به راس لامو، روز ششم به راس خافون و روز هفتم به راس عصر می رسیدند و از اینجا به بعد تا ۳ روز خشکی را نمیدیدند و بعد از آن به جزایر خلفان می رسیدند که از هفت جزیره تشکیل شده بود. وقتی از جزیره خلفان می گذشتند، از شدت باد کاسته می شد. جزایر خلفان نزدیک قطار واقع شده و تحت نظر حکومت قطار است. بعد از جزیره خلفان به راس مدرکه و جزیره مسیره و راس الخیمه می رسیدند و پس از گذشتن از راس الخیمه باد سهیلی قطع می شود و هوا دامن است. از راس حد تا مسقط را دو روزه طی میکردند و در روز دوم در مسقط می ماندند، نارگیل و روغن می فروختند و آنگاه به طرف بنادر ایرانی بادیا می افراشتند، اگر هوا مساعد بود چهار روزه می رسیدند و اگر باد مساعد نبود دشت طول می کشید. (نوربخش، ۱۳۵۹، ص۱۲۵؛ علی بصری، مصاحبه، ۱۳۹۸) و تابستان یا دوره گفال را در بنادر خود به استراحت می گذراندند و خود را برای سفر بزرگ سال بعد آماده می کردند.

سفر به هندوستان از طریق اقیانوس هند یکی از مهم ترین سفرهای دریانوردان ایرانی بود. اقیانوس هند منطقه ای وسیع و پر تنوع بود که ملت ها و فرهنگ های مختلف را در بر داشت ها، زبان ها، نظام های سیاسی و اقتصادی گوناگون در بر می گیرد. اگر بخواهیم همه آنها را از لحاظ اقتصادی، نظامی یا سیاسی به طور یکپارچه مورد بررسی قرار دهیم، کار بسیار دشواری است. (امیری، ۱۳۵۵، ص ۱۱) در این سفر بادهای موسمی نقش زیادی ایفا می کرد و ساختارهای فصلی بادهای موسمی به صورت مستقیم بر نامه زمانی کشتیرانی را در حرکت های تجاری رفت و برگشت در عرض اقیانوس هند مشخص می کرد. این بادها شامل بادهای جنوب غربی (به عربی موسوم به الکواز) و شمالی -شرقی (ربع الصبا) هستند که در تقسیمات سالی را داخل دو نیمه مجزا تقسیم می کنند. زمان باد های شمالی غربی از آوریل تا سپتامبر (فروردین تا اردیبهشت) است. این بادها در یک منطقه فشرده که از موقعیت جغرافیایی منطقه هیمالیا متاثر است، تولید می گردد؛ به همراه بادهایی که از «اتراک» در خط مستقیم از خط استوایی با تابش و عمودی خورشید ورزیده میشود. زمان کشتی رانی در خط مستقیم از سمت شرق در زمان بادهای موسمی جنوبی – غربی ماه آوریل یا ژوئن (فروردین یا خرداد) بود. در سه ماه پایانی از اواسط خرداد تا شهریور زمان وزیدن قوی ترین باد هاست. در این موقع بنادر سواحل شرقی و غربی به زمان کشتیرانی در طی این زمان و فصل از سال وارد میشوند. بادهای شمالی -شرقی زمانشان از آبان تا فروردین است. این زمانی است که بالاترین فشار ناحیه ای جهت وزش باد از سمت هیمالیا با آن همراه می گردد که با مدیدن بادهایی در موقعیت جغرافیایی خط استوا به سمت عرض های پایین تر همراه می شود.



#### زهر اسکرى- «خاویسار ایرانی» یکی از

بندرهای بی شک و تردید جهانی است و در دنیا-عائدتد فرش و زعفران ایرانی-شناخته شده است تا جایی که حرف اول و آخر را در بازارهای جهانی می زند و مشتری خاویارسناس، «خاویار ایرانی» را معیار خوب و بد دیگر خاویارها قرار می دهد. این ارزش بی نظیر و بی رقیب، یک شش به دست نیامده و سالیان درازی پشت این برند، هزینة و تلاش خویله است؛ اما می تواند یک شبه از دست برود!

ورود کشورهاى مختلف به پرورش ماهی خاویار، فشار زیادی به بازار وارد می کند و منظر اندکی اهمال و بی توجهی از ایران هسند تا خاویار را به روز فرش ببندازند و بازار را کدرو و دچار آشفتگی کنند و در نهایت، به برند تاریخی ایران در خاویار خدشه وارد کنند. خدشه به خاویار ایرانی مهمترین دغدغه مهندس حسین ترکمانی -مدیر عامل و رییس هیات مدیره شرکت میراث خاویار- است. هم از حیث کاربستد کلمه «میراث» در عنوان شرکت تحت مدیریت و هم از حیث اهمیت «برند جهانی خاویار ایران» نکاتی چند در باره پرورش، تولید و صادرات خاویار با هم به گفت و گو نشنیم که از نظر تان می گذرد:

**اقتصادسراسرآمد: قبل از هر چیز برای ما جالب است بدانیم علت استفاده از کلمه «میراث» در نام شرکت شما چیست؟**

حسین ترکمانی: محور اصلی و پایه با شرکت های ما مرتبط باصمبجث پرورش، تولید و فروش خاویار در بازارهای داخلی و بازارهای خارجی میباشد؛ این کالای بسیار ارزشمندی است که از ماهیان خاویاری تولید می شود. این ماهیان دارای پیشینه تاریخی و قدمت قدیمی و طولانی هستند و امروزه به نوعی از آن ها به عنوان فسیلهای زنده یاد میشو.

از سوی دیگر، به خاطر ارزش بالا، قدمت و پیشینه ای که خاویار دارد، می توان آن را به عنوان یک میراث طبیعی و تاریخی محسوب کرد که هر یک از آن ها که خاستگاه اصلی این ماهیان دریای خزر (کاسپین) است ویراثت ما بر آن است که این ها ارزشی از گذشتگان ما به میراثی از طبیعت خداوند هستند که به ما رسیدهاست که باید آن

#### فاز اول بندر صیادی ابوخصیر شادگان تا پایان امسال به بهره برداری می رسد

مدیر کل امور استان‌ها و مجلس سازمان شیلات ایران گفت: فاز اول بندر صیادی ابوخصیر شادگان تا پایان امسال به بهره برداری می رسد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی دهقانی به مانا افزود: بندر صیادی ابوخصیر شادگان یکی از بنادر مدرن و مجهز استان خوزستان تبدیل و یکی از مطالبات صیادان منطقه محقق خواهد شد.وی اظهار داشت: این بندر در دو فاز مطالعه و طراحی شده که تاکنون فاز اول پروژه بیش از ۹۰درصد پیشرفت فیزیکی داشته است و در خصوص اعتبارات باقی مانده جهت تکمیل پروژه نیز دستور لازم از سوی رئیس سازمان شیلات ایران صادر شده است.دهقانی ابراز امیدواری کرد: فاز اول این طرح طبق وعده قطعی پیمانکار پروژه و با توجه به قید فوریت تا پایان امسال به بهره برداری برسد.به گفته وی بندر صیادی ابوخصیر شادگان ظرفیت پهلو گیری بیش از ۱۰۰ فروند شناور و قایق صیادی را دارد.مدیر کل استان‌ها و مجلس سازمان شیلات ایران در رابطه با روند اجرایی اسکله صیادی جزیره مینو نیز توضیح داد: مجوزهای زیست محیطی بندر صادر نشده و به منظور تسریع فرآیند و آغاز عملیات اجرایی نشتی با حضور مدیران کل محیط زیست و شیلات استان، فرماندار خرمشهر و سایر دستگاه‌های مربوطه جهت ارائه نقطه نظرات کارشناسی در سازمان برگزار می شود.

#### بررسی دغدغه های تولیدکننده خاویار در گفت و گوی اقتصادسراسرآمد بامدیر عامل شرکت میراث خاویار

## جهان خواستار حفظ برند خاویار ایران است



**« ما باید با هر موضوعی که بخواهد به برند خاویار ایران خدشه وارد کند، مقابله کنیم و این نیازمند یک هم سویی بین بخش دولتی به عنوان سازمان های متولی و بخش خصوصی به عنوان اشخاص حقیقی و اجرایی می باشد.**

ها را حفظ کنیم و در راستای این حفاظت، دو کار باید انجام شود: یکی پرورش این ماهیان است با توجه به این که این میراث در دریای خزر و به انقراض میباشد، باید برای پرورش آن خیلی کار انجام بدهیم و دوم این که آن را به عنوان یک میراث ارزشمند در تمام بازارهای جهانی توسعه دهیم چون یک کالای کاملاً شناخته شده میباشد و طولاى هسند و امروزه به نوعی از آن ها به عنوان فسیلهای زنده یاد میشو.

از سوی دیگر، به خاطر ارزش بالا، قدمت و پیشینه ای که خاویار دارد، می توان آن را به عنوان یک میراث طبیعی و تاریخی محسوب کرد که هر یک از آن ها که خاستگاه اصلی این ماهیان دریای خزر (کاسپین) است ویراثت ما بر آن است که این ها ارزشی از گذشتگان ما به میراثی از طبیعت خداوند هستند که به ما رسیدهاست که باید آن

### برگزیده ها

جزئیات انتقاد تفاهم نامه همکاری دانشگاه آزاد اسلامی و انجمن کشتیرانی

### ارتباط معنادار و عملیاتی صنعت و دانشگاه در حوزه دریای



پیش تر طی یادداشت هایی از ارتباط معنادار و عملیاتی صنعت و دانشگاه سخن گفته بودیم و ارزش و اعتبار این اقدام را برشمردیم. ارتباط بین صنعت و دانشگاه می تواند از یک سو آینده صنعت را تامین و از طرف دیگر، آینده دانشجویان دانشگاه ها را تدویر کند؛ این معامله ای دو سر برد است و طرفین از آن منتفع می شوند. به گزارش اقتصاد سراسرآمد، در اقتصاد دریـا و آن چه که توسعه محسوب کرد، به خصوص یک کسب که صنایع به آن برمی گسرد، تعامل بین دانشگاه و صنعت بسیار ضرورت دارد؛ زیرا نیـاز جدی برآورد می شود که صنایع نیروهای حرفه ای و کارآمد ایجاد می کنند که صنایع دریایی با مراکز تولید علم ارتباط تنگاتنگ داشته باشند.

در این رابطه خووشیخته سسی نیز خبر داد: تفاهم نامه همکاری فی مابین دانشگاه آزاد اسلامی (واحد تهران شمال) و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با هدف بهره مندی از خدمات آموزشی تخصصی مورد نیاز حوزه کسب و کار در بخش های خدمات بندری، دریایی و سایر ریزبخش های لجستیکی منعقد شد.

هدف از انعقاد این تفاهم نامه، استفاده از توانایی های علمی و توسعه همکاری های علمی و پژوهشی طرفین می باشد. بخشی از مهمترین بندهای موضوع تفاهم نامه همکاری فیما بین دانشگاه آزاد اسلامی (واحد تهران شمال) و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران عبارت است از: برگزاری رویدادهای مشترک در سطح منطقه ای و ملی، معرفی یکدیگر نزدیک شده و موجب خلق نیروهای خلاق، خدمات انجمن به سایر واحدهای دانشگاه آزاد اسلامی و انجام کار تحقیقاتی مشترک در راستای تولید محصولات جدید در حوزه های مختلف.

این تفاهم نامه می تواند ارتباط فی مابین دانشگاه ها و موسسات آموزشی و پژوهشی برای ارتقاء علمی و کیفی اهداف و برنامه های مشترک را پیش ببرد و نتایج آن به طور مستقم و موثر به جامعه تقدیم شود. تعداد این گونه تفاهم نامه ها بارقه امیدي است که در پرتو آن می توان امید داشت که مغز و دست هر چه بیشتر به یکدیگر نزدیک شده و موجب خلق نیروهای خلاق، کارآمد و آگاه به مسائل علمی، فنی و مشکلات صنایع دریایی نشود و در نهایت، مغزها و دست ها، ضمن پیش برد علم و صنعت دریا، گره گشایی مسائل و مشکلات باشند.

#### بخش اول

#### جهان خواستار حفظ برند خاویار ایران است

#### بهره برداری از فاز اول بندر صیادی ابوخصیر شادگان تا پایان امسال به بهره برداری می رسد

به عنوان یک کالای لوکس میباشد و در واقع خاویار ایران به عنوان یک برند جهانی مطرح است. آن چیزی که باعث میشود این کالا تا حد زیادی برای ما ارزشمند باشد و در بازارهای جهانی همه خواستار آن باشند این است که «برند خاویار ایران» حفظ شود. این برند چندین امتداد داشته است؛ اولین منشا این است که خاستگاه این ماهیان خاویاری دریای خزر بوده است؛ بنابراین ما هم از بهره برداران دریای خـزر بودیم و به طبع، خاویار را به نام ایران می شناسند و کالا خاویار به نام ایران مطرح میباشد. دومین منشا این است که آن خاویار اصلی که ما در کشور تولید میکنیم که خاویار فیل ماهی پابلو گاست در بازارهای جهانی به عنوان یک برند ویژه، مطرح است. یعنی خاویار پابلو،گاست خاویار خاص ایرانی است.

و سومین پیشینه تاریخی این برند مرتبط با کیفیت آن است. در حال حاضر آن دغدغه ای که ما به عنوان پرورش دهنده و صادر کننده داریم این است که باید استراتژیهایی داشته باشیم که بتوانیم این برند خاویار ایران را حفظ کنیم و خدای ناکرده خاویار ایران هم مثل فرش ایران نشود؛ چون همان طور که مستحضر هستید فرش ایران هم روزگاری در بازارهای جهانی برند ویژه بوده و در اقع بخش عمده باسازار را به خود اختصاص داده بود، اما مسائلی پیش آمد که فرش ایرانی را وارد حاشیه کرد و به اصالت و اعتبار آن خدشه وارد کرد پس ما باید با هر موضوعی که بخواهد به برند خاویار ایران خدشه وارد کند، مقابله کنیم و این نیازمند یک هم سویی بین بخش دولتی به عنوان سازمان های متولی و بخش خصوصی به عنوان اشخاص حقیقی و اجرایی میباشد.

ما دغدغه های متفاوتی در بحث پرورش و صادرات داریم. اولین مورد این است که همه باهم بتوانیم کیفیت خاویار ایران را در حد قابل قبول بازارهای جهانی حفظ کنیم که در بخش تولید به عوامل بسیار زیادی برمیگردد؛ مثل مراکز تکثیر بچه ماهی، کارخانه های تولید خوراک، مدیریت موارد بهداشتی که این هم نظارت سازمانهای متولی همانند شیلات و دامپزشکی را مطالبه و نیز خود، موز و مستوانه شکلات صافی در بحث تولید ماهیان خاویاری مهم است و هم بخش خصوصی که در واقع میداندار این موضوع است.

#### را پرورش داد؟

حسین ترکمانی: مزارع پرورش ماهیان خاویاری دو بخش هستند: یکی مزارع ساحلی دریای خزر که منبع تامین آب برای آن ها آب دریای خزر میباشد و یک سری از مزارع پرورش ماهیان خاویاری که تعداد آن ها بسیار زیاد میباشد که از آب های داخلی اعم از چاه، چشمه و رودخانه استفاده میکنند؛ خوشبختانه ماهیان خاویاری ماهیانی هستند که رنج بالایی از شوری و درجه حرارت آب را تحمل می کنند و پتانسیل تولید در بسیاری از نقاط کشور را دارند.

**اقتصادسراسرآمد:** مزارع پرورش ماهی خاویار کجا هستند و به طور کلی در کجاها می توان ماهی خاویار

رانه گزارش عملکرد صنعت دریایی سازمان بنادر به کمیسیون صنایع

### عمده ترین مشکل در حوزه دریای، نبود سیاست گذاری واحد است



رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس از اتمام بررسی طرح توسعه فیبر نوری در کمیسیون متبوعش اطلاع داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد مصطفی طاهری رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، در تشریح نشست کمیسیون متبوعش، گفت: دستور کار نخست جلسه کمیسیون استماع گزارش مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص عملکرد صنعت دریایی بوده؛ عمده ترین مشکل در حوزه دریا، نبود سیاست گذاری واحد است، به این معنا که شوراها، مناطق آزاد، سازمان های مختلف و ... به صورت جزیره ای در حال تصمیم گیری در این حوزه هستند. نماینده مردم زنجان و طارم در مجلس افزود: صنعت دریایی شامل بخش های مختلف مانند حمل و نقل، ساخت، تعمیر و اسقاط کشتی، گردشگری، استخراج نفت و... می شود و متولیان مختلفی از دریا می توانند استفاده کنند.

وی با بیان اینکه به نظر می رسد یکی از اولویت هایی که امروز مجلس و دولت باید پیگیری کنند، سیاست گذاری واحد در کشور در حوزه دریایی است، اضافه کرد: در حوزه صنعت دریایی ظرفیت های مغفول زیاد است در واقع زیرساخت های مناسبی ایجاد شده، اما از آن ها به درستی استفاده نمی شود که در نشست امروز تأکید شد، به این موضوع توجه ویژه شود. این نماینده مردم در مجلس یازدهم بررسی طرح الحاق یک ماده به قانون وظایف و اختیارات وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات را دومین دستورکار نشست امروز کمیسیون صنایع و معادن دانست و ادامه داد: این طرح درباره توسعه شبکه فیبر نوری است به این معناکه قرار است ۲۰ میلیون دسترسی در کشور طی ۴ سال ایجاد شود و منابع آن از حق السهم پرداختی اپراتورها به دولت تأمین خواهد شد؛ بررسی این طرح در کمیسیون به اتمام رسید و برای رسیدگی به صحن علنی ارجاع می شود.

رئیس کمیسیون صنایع و معادن تصریح کرد: براساس قانون، حدود ۲۷ درصد از درآمد اپراتورها به خزانه دولت واریز می شود که بخشی از آن برای توسعه شبکه ملی اطلاعات به وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات باز می گردد و بقیه به خزانه برای هزینه های عمومی واریز می شود که براساس این طرح از اعتبار باقیمانده، با موافقت هیأت وزیران منابعی برای توسعه فیبر نوری اختصاص داده می شود.



#### بنادر دریانوردی

#### هوشیاری آتش نشانات

#### بنادر بوشهر ماه به اعتماد و اطمینان تجار و بازرگانان



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: هوشیاری و عملکرد به موقع آتش نشانات بنادر اعتماد و اطمینان لازم را برای تـجار و بازرگانان ایجاد کرده تا بتوانند کالاهای خود را در بنادر تخلیه و یا بارگیری کنند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکیبی نسب در آیین افتتاحیه چهاردهمین دوره مسابقات عملیاتی ورزشی آتش نشانات بنادر کشور در بوشهر اظهار کرد: مسابقات آتش نشانی گامی ارزشمند جهت حفظ آمدگی جسمانی و روحیه کار تیمی برای مقابله با حوادث احتمالی است.وی بیان کرد: آتش نشانات باحفظ آمدگی از طریق تمرین های روزمره مشاء هدایتی برجسته برای جامعه هدف سـازمان بنادر و دریانوردی هستند.مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر افزود: بندر بوشهر امسال متفخر است تا با نگاه ویژه سازمان بنادر و دریانوردی میزبان آتش نشانیان از بنادر مختلف کشور باشد.مدیر ایمنی، بهداشت و محیط زیست سازمان بنادر و دریانوردی نیز گفت: مجموعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر طی چند مدت اخیر زحمات بسیار زیادی متقبل شدند تا چهاردهمین دوره مسابقات عملیاتی ورزشی آتش نشانی بنادر کشور با نظم و شایستگی تمام برگزار شود. عبدالله جعفری افزود: امید است هدف اصلی این مسابقات شامل ارتقاء آمدگی جسمانی و سسط دانش و مهارت آتش نشانات با خوبی محقق شود.وی عنوان کرد: همدلی، صمیمیت و اخلاق مداری سرلوحه کار تمامی آتش نشانات است تا بتوانند نمایندگانی شایسته برای دانش خود باشند. گفتنی است مسابقات عملیاتی ورزشی آتش نشانات بنادر کشور به میزبانی بندر بوشهر برگزار شده است.

#### کشف بیش از ۳۲ میلیارد ریال کالای قاچاق در آب های بوشهر

فرمانده مرزبانی استان بوشهر گفت: با انجام گشت های دریایی و طرح های مقابله ای با قاچاقچیان کالا، ۵ شناور متخلف توقیف و ۳۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال کالاهای قاچاق کشف شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سرهنگ بدالله شرفی به ایرنا اظهار کرد: دراصد شبانه روزی مرزهای آبی استان بوشهر در خلیج فارس و دشتن تجهیزات مناسب گشت زنی در دریا، فضا برای هر نوع قاچاق و تخلف در استان بوشهر ناامن شده است.وی افزود: هر دو ع کالایی که فاقد مدارک مثبت گمرکی باشد در حکم کالای قاچاق محسوب و موظف هسنتیم مطابق با قانون و برای حمایت از اشتغال و تولید داخلی با آن برخورد کنیم.فرمانده مرزبانی استان بوشهر تصریح کرد: بخش عمده ای از تـجار و صاحبان شناورهای استان بوشهر انسان های مقید، دین دار و علاقمند به نظام هستند که در برقراری امنیت مرزهای جمهوری اسلامی ایران به کمک می کنند اما آن بخش جزئی که قانون مدار نیستند و با حمل کالاهای قاچاق به اقتصاد ملی آسیب می رسانند در حیطه برخورد قانونی قرار می گیرند.شرفی یادآور شد: در راستای انجام ماموریت های محوله، همکاری ما در مرزبانی استان بوشهر اقدام به توقیف ۵ شناور دارای کالاهای قاچاق و منبوعه کردند که در بازرسی از این شناورها ۲ هزار متر پارچه، یک هزار و ۵۰۰ قطعه لوازم بدگی خودر، ۵ هزار دست پوشاک و یک هزار قلم لوازم آرایشی و بهداشتی به ارزش ۳۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال کشف شد.وی ادامه داد: درآمدها از پرونده افراد متخلف به دستگاه قضایی ارجاع شده است.

#### بیش از ۱۰۳ هزار کانتینر یخچالی در بنادر غرب هرمزگان جابه جاشد

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان با اشاره به تخلیه و بارگیری ۱۰۳ هزار و ۲۹۵ TEU کانتینر یخچالی از ابتدای سال جاری تا پایان امسال، افزایش جابجایی و صادرات کانتینر یخچالی در بنادر غرب این استان را به ترتیب ۷۲ اعلام کرد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مرتضی سالاری افزود: در کالای سالجاری تا کنون، ۱۰۳ هزار و ۲۹۵ TEU کانتینر یخچالی با تناژ یک میلیون و ۱۰۰ هزار و ۷۲۶ تن در بنادر غرب این استان تخلیه و بارگیری شده است.وی حجم صادرات کانتینر یخچالی از طریق بنسادر غرب هرمزگان طی این مدت را نیز ۵۱ هزار و ۶۴۷ TEU با تناژ ۵۵۰ هزار و ۳۳۳ تن برشمرد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۳۶ درصد افزایش را به دنبال داشته است.به گفته مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان، بنادر غرب هرمزگان با راندازدای فاز نخست ترمینال یخچالی با ظرفیت ۳۰۰ کانتینر یخچالی چرخدار و ۱۲ رمپ مخصوص بارگیری جهت شناورهای حامل کانتینر یخچالی، طلاهدار تخلیه و بارگیری و صادرات کالاهای یخچالی در بین بنادر ایران است.سالاری با بیان اینکه بندر لنگه به عنوان اصلی ترین بندر تجاری منطقه غرب هرمزگان علاوه بر ترانزیت کالای، فعالیت های صادراتی، وارداتی و کابویناژ را نیز پشتیبانی می کند، میزان تخلیه و بارگیری کانتینر یخچالی در هشت ماهه امسال را در مجموع ۵۲ هزار و ۷۵۶ TEU اعلام کرد.وی فاصله ۷۶ مایلی بندر لنگه با بندر دبی و شارجه که نزدیک ترین فاصله سواحل جنوبی کشور با این بنادر است را از جمله مزیت های این بندر برشمرد و افزود: این مسیر دریایی به عنوان نزدیک ترین فاصله سواحل جنوبی ایران با بنادر اصلی امارات متحده محسوب می شود. اداره بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان با نظارت بر هفت بندر تجاری و مسافری کانون مهمی برای تبادلات تجاری با کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان قلمداد می شود.