اقتصاد سرآمد
سه شنبه ۱۱ بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۶۶

سرمایه گذاری ۱۱۰ میلیون یورویی در بندر آفتاب کیش

مدیرعامل شرکت سرمایه گذاری بندر آفتاب گفت: تاکنون ۱۱۰ میلیون یورو در این بندر با افق پشتیبانی لجستیکی حمل و نقلی و عمرانی در جزیره کیش سرمایه گذاری شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، علیرضا تقوی اظهار کرد: این بندر در مساحت ۳۲ هکتاری با حوضچه ۱۶ هکتاری با سرمایه گذاری بخش خصوصی با همکاری سازمان منطقه آزاد کیش به عنوان بندر لجستیک در فاصله ۱۸ کیلومتری جزیره کیش در حال احداث است.وی با بیان اینکه با پشتیبانی لجستیک در حوزه‌های عمرانی، حمل و نقل گردشگری و تجاری در کریدور دریایی این جزیره به آفتاب و برعکس ترسیم شده است اضافه کرد: همجواری این بندر با منطقه آزاد کیش و منطقه پارس جنوبی بر اهمیت اقتصادی آن افزوده و یک اسکله تجاری به طول ۹۰متر، ۲ اسکله رورو با شیب متفاوت پهلوگیری از امکانات این بندر است.تقوی افزود: راه و شهرسازی و سازمان منطقه آزاد کیش متعهد به اجرای یک جاده ۲۲ کیلومتری به این بنندر از مسیر پارسیان به بندرلنگه است افزود: با احداث این جاده دسترسی به جزیره کیش مسیر استان های بوشهر و فارس ۹۰ کیلومتر کوتاه می شود.

عرب‌ها در حفظ و نگهداری بنادر از ما پیش افتادند! «اقتصاد سرآمد» گزارش می‌دهد

بندر گناوه کانون آلودگی زیست محیطی

سرآمد گروه دریامحور - اعظم زندیه - حال خور خوب نیست و بندر گناوه محل استقرار و پهلوگیری شناورها به علت انباشت زباله باعث شده که این زیبایی خدادادی را به زشتی بدل کرده است وکارکنان خدوم شهرداری ناچار هستند مثل همیشه تا زانو در زباله فرو رفته و محل را پاکسازی کنند.

به گزارش اقتصادسرآمد، بندر گناوه محل استقرار و پهلوگیری شناورها به علت انباشت پسماندها، به کانون آلودگی زیست محیطی تبدیل شده است. یکی از قدیمی‌ترین بنادر جنوبی کشور است که شغل و معیشت عمده مردم این دیار به دریا و از طریق مبادلات با کشورهای همسایه خلیج فارس و صادرات و واردات کالا وابسته است. بندر گناوه با دارابودن بیش از ۷۰۰ فروند شناور باری و صیادی به عنوان بزرگترین بندر سنتی کشور به اقتصاد و معیشت ساحل‌نشینان این دیار کمک زیادی کرده است، اما در کنار این ظرفیت مهم و راهبردی، خور آن که محل تردد صدها شناور و قایق است از لحاظ زیست محیطی وضعیتی زننده دارد.

پسماندهای برجای مانده در خور در هر جزر و مد دریا جابه جا و و از نقطه ای به نقطه ای دیگر حرکت می کنند. انبوه بشکه های خالی آب معدنی، قطعات چوب آغشته به روغن شناورها و دیگر پسماندها، رنگ ساحل این بندر را که آبزیان در آن زندگی می کنند را به سیاهی و منظره ای ناپسند تبدیل کرده است که دل هر رهگذری را به درد می آورد. آنطور که اهالی این بندر می گویند، آلودگی زیست محیطی در این نقطه به تازگی اتفاق نیفتاده و سال‌های گذشته وجود داشته است که آسیب جدی به آبزیان دریایی و نمای آن وارد کرده است و درصورت غفلت شاهد فاجعه خطرناک زیست محیطی در بندرگناوه خواهیم بود.

حسن روشنایی، فعال و کنشگر محیط زیست کشورمان با بیان این که در محدوده خور و خیابان‌های همجوار آن با وجود زباله، به کانون فاجعه زیست محیطی تبدیل شده است، به روزنامه اقتصادسرآمد، گفت: باید متولیان مربوطه با همکاری یکدیگر این وضعیت نامطلوب را برای همیشه ساماندهی و بهبود بخشند.

منشاء زباله‌های انباشت شده در گناوه

وی با تاکید براین مهم که توجه به پاکسازی خور بخشی از وظایف ذاتی اداره بندرودریانوردی است، افزود: با توجه به اینکه زباله های موجود در خور گناوه بیشتراز شناورهای تعمیری و مغروق است، برای برون رفت از وضعیت کنونی خور، بخشی از هزینه ای که تعاونی لنجداران و اداره بندر و دریانوردی از مالکان شناورها می گیرند برای این امر باید اختصاص داده شود.

وی در ادامه تصریح کرد: شناورهایی که به بنادر کشورهای همسایه تردد می کنند هنگام حضور در حوضچه موظف به رعایت نظافت محل پهلوگیری هستند وبا ریختن زباله به دریا ناخدای شناور احضار و جریمه خواهد شد تدوین چنین دستورالعملی نه تنها در خور گناباد که در تمامی بنادر باید به مرحله اجرا گذاشته شود.

سایت‌های زباله گناوه و فاصله از استانداردها

روشنایی با یادآوری این مهم که بندرگناوه به طول سه کیلومتر محل استقرار بیش از ۷۰۰ شناور چوبی و قایق های صیادی است، افزود: حدودا ده سایت برای دفن اصولی زباله ها در شهرستان گناوه موجود است که با معیارها و استانداردهای زیست محیطی فاصله زیادی دارند.

او با انتقاد از اقدام غیر اصولی و غیر بهداشتی تفکیک زباله ها توسط نیروهای انسانی در محل سایت های دفن زباله این شهرستان گفت: این افراد نه تنها موجب بیماری خودشان می شوند بلکه به عنوان ناقل می توانند به دیگران هم منتقل کنند.

کنشگر محیط زیست تاکید کرد: ادامه حیات خور گناوه با ادامه این روند قطعا با خطر مواجه خواهد شد.

این روزها ایده سفر به سمت دریا برای دیدن چشم‌اندازهای طبیعی و دست‌نخورده دریا و سواحل، رویایی بیش نیست. چرا که دیگر نه خبری از دریای بدون زباله است و نه می توان شکل و شمایل سواحل و حتی چشم‌انداز دریاها را بدون آلودگی دید. موضوع آلودگی سواحل دریاها به حدی جدی شده که نه تنها زندگی بومیان را به خطر انداخته، بلکه گردشگران دریایی نیز مانند قبل نمی‌توانند از دریا و سواحل ان لذت ببرند.

این روزها حال و هوای سواحل دریایی کشور تعریف چنانی ندارد و به تعبیری دیگر، در نیم‌قرن اخیر کمر سواحل دریایی ایران، تحت‌فشارهای روزافزون زیست‌محیطی خم شده است. کارشناسان محیط‌زیستی بر این عقیده هستند که اگر برای مدیریت این آلودگی‌ها برنامه‌ریزی مناسبی صورت نگیرد،در آینده‌ای نه‌چندان دور صدای شکستن کامل استخوان‌های بدنه سواحل به گوش خواهد رسید.

چنین هشداری زمانی توسط کارشناسان محیط‌زیستی داده شده که توسعه اقتصادی افسارگسیخته در صنعت گردشگری و حمل بار، بدون برنامه جامع اصول توسعه پایدار ساحلی، محیط‌زیست را با خطرات جبران‌ناپذیری روبه‌رو کرد. بر این اساس تحقیقات صورت گرفته نشان می‌دهد، صنعت گردشگری و حمل بار به شدت متکی به محیط‌زیست و اکولوژی است، اما بخش خصوصی و دولتی نتوانسته نقش خود را در حفظ و حراست از آن به خوبی ایفا کند.

برگزیده ها

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان عنوان کرد

افزایش سهم بندر چابهار در تجارت خارجی و ترانزیت کالا

سرآمد مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: افزایش سهم بندر چابهار با ظرفیت سالانه ۸.۵میلیون تن کالا در تجارت خارجی و ترانزیت کالا از چشم اندازهای مهم است که با سرمایه گذاری بیش از یک میلیارد و ۳۰۰میلیون دلاری نظام برای طرح توسعه بندر و خرید تجهیزات به روز تخلیه و بارگیری، در حال تحقق است و هم اینک ظرفیت ورود کشتی های اقیانوس پیما و بارگیری انواع کشتی ها وجود دارد.به گزارش اقتصادسرآمد، قاسم عسکری نسب به ایسنا اظهار کرد: کاهش هزینه و زمان توقف کالاها بویژه کالاهای ترانزیتی، افزایش کارایی تجهیزات و تاسیسات بندری برنامه ریزی شده و هم اینک با هماهنگی ها و تفاهم نامه هایی که به امضا رسیده سبب شده تا فعالیت خطوط کشتیرانی آغاز شود که بطور مثال با راه اندازی خط کشتیرانی چین به بندر چابهار شاهد کاهش مدت زمان انتقال کالا از ۴۵ روز به ۲ هفته هستیم و موجب استقبال و رضایت صاحبان کالا به دلیل کاهش هزینه جابجایی بار شده است.وی افزود: احداث ۹ پست اسکله جدید، احیای ۲۲۰ هکتار از اراضی جهت محوطه های بارانداز و انبار، اتصال به شبکه ریلی کشور، ارتقاء عملکرد بندر چابهار تا حد یک مگاپورت و تلاش در جهت تبدیل آن به یک HUB منطقه ای و کاهش فعالیتهای غیررسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر از چشم اندازهای مهم برای توسعه است.وی با اشاره به اینکه گمرک جمهوری اسلامی ایران به عنوان مرزبان اقتصادی کشور و ارایه خدمات مطلوب و به هنگام به فعالان اقتصادی کشور نقش سازنده ای در توسعهٔ پایدار کشور و پویایی و سازندگی جامعه دارد، افزود: از این رو ضمن تشکر و قدردانی از مساعی و اهتمام اداره کل گمرک چابهار در همکاری با اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در راستای توسعه و تسهیل تجارت و ارائه خدمات مطلوب به ذی‌نفعان و صاحبان کالا و توسعه و رونق منطقه و استان از خداوند متعال توفیق روز افزون مجموعه گمرک جمهوری اسلامی را مسئلت دارم.وی ارتقاء راندمان کار بندر، جلب و افزایش رضایت طرفهای ذینفع، افزایش سطح دانش و آگاهی کارکنان، تبعیت از الزامات قانونی مرتبط با خدمات، محیط زیست، ایمنی و بهداشت حرفه ای و سایر الزامات، کاهش و پیشگیری از آلودگی در آب، هوا و خاک، کاهش و پیشگیری از بیماریهای شغلی و حوادث ناشی از کار، کاهش و کنترل ضایعات، بررسی روشهای علمی و بازاریابی جهت کالاهای ترانزیتی و ترانشیپی و انجام فعالیتهای متناسب با موقعیت بندر چابهار و ایجاد زیرساختهای مناسب با برنامه های توسعه ای بندر را از وظایف، ماموریت ها و چشم اندازهای مهم عنوان کرد.مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با بیان اینکه جمهوری اسلامی ایران و به ویژه بندرچابهار با اتصال به آبهای آزاد و ایقانوسی از جمله مناطقی در دینا هستند که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند هستند، گفت: با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می تواند از این مزایای در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. وی افزود: از طرف دیگر کشورهای همسایه ایران و به ویژه بندرچابهار جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارنـد که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت های ملی خدادادی می تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه موثر باشد.وی گفت: ارتباط کشورهای آسـیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشـورهای اروپایی از طریق ایران و بندرچابهار بسیار مقرون به صرفه است به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هسـتند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند.مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اشاره به موقعیت مناسب بندرچابهار برای توسعه تجارت داخلی و خارجی گفت: در نشسـت تخصصی نمایندگان شرکت هندی IPGL در بندر چابهار، تاکید بر تامین جرثقیل های گنتری کرین در بندر شهید بهشتی شده و تداوم انتقال گندم هند به افغانستان از بندر چابهار نیز خواهیم بود.

کشتی سازی، محرک فعالیت ۱۵۰ صنعت جانبی

صنعت کشتی سازی، صنعتی اشتغال زا، مولد و راهبردی است

سرآمد رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی ایران گفت: با توسعه صنعت کشتی سازی، ۱۵۰ صنعت جانبی فعال می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد، حسن رضا صفری به صداوسیما افزود: صنعت کشتی سازی، صنعتی اشتغال زا، مولد و راهبردی است و یک صنعت بالادستی برای صنایع جانبی به شـمار می‌رود.وی با بیان اینکه صنعت دریایی می تواند پیشران صنایع دیگر باشد، گفت: برای ساخت یک کشتی در مقیاس ۱۰۰ میلیون دلار، بیش از ۱۵۰ قطعه، تجهیز و خدمات به کار گرفته می‌شود و به عبارتی، ساخت یک کشتی ۱۵۰ صنعت جانبی را فعال می کند.صفری با اشاره به میزان اشتغالزایی در این صنعت، افزود: تحقیقات نشان می‌دهد، به ازای هر ۳۵ هزار دلار سفارش به یک کارخانه کشتی سازی، یک شغل پایدار ایجاد می‌شود و اگر ۱۰۰ میلیون دلار را تقسیم بر این عدد کنیم، با ساخت یک کشـتی، بیش از ۲ هزار و ۸۰۰ شغل پایدار شکل می گیرد.وی افزود: ظرفیت اشـتغالزایی این صنعت باعث شده تا در بسیاری از کشورها، صنایع دریایی محور توسعه باشد و در حال حاضر، کشورهایی مثل چین، کره و ژاپن برای تحریک صنایع و اشتغالزایی خود به کشتی سازان ایرانی، صد در صد قیمت یک شناور تسهیلات با بهره صفر می‌دهند تا فعالان این صنعت، سرمایه گذاری و تولید کشتی خود را به آن کشورها منتقل کنند. رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی ایران با اشاره به مشکلات و چالش‌هایی که در مسیر توسعه این صنعت وجود دارد، گفت: مهمترین چالش این صنعت، عدم سفارش به داخل است که البته با توجه به سفارش‌هایی که اخیراً به شرکت‌های کشتی سازی داده شده است، از جمله سفارش شرکت ملی نفت برای ساخت ٤ شناور راهبردی رورو، امیدواریم این چالش با افزایش و استمرار سفارش‌ها برطرف شـود.وی نبود فاینانس و پشتیبانی مالی توسـط دولت برای ساخت کشتی را چالش دیگر این صنعت عنوان کرد و افزود: در هیچ کشـوری مالک شناور با هزینه شخصی سفارش ساخت کشتی را نمی‌دهد و این صنعت فقط با فاینانس یا پشتیبانی مالی دولت‌ها حمایت می‌شود، اما در ایران انتظار دولت این است که شرکت‌های کشـتیرانی خودشان هزینه ساخت کشتی را بپردازند.صفری با بیان اینکه صنعت کشتی سازی به دلیل عدم حمایت اصولی دولت از این صنعت تاکنون نتوانسته موفق باشد، گفت: از دیگر چالش‌های اساسی در توسعه نیافتن این صنعت، نبود پشتیبانی و منبع مالی قابل اطمینان و قابل مدیریت است؛ قابل اطمینان یعنی منابعی برای دریافت تسهیلات با کمترین بهره وجود داشته باشد و قابل مدیریت نیز یعنی حداقل بتوان ۵۰ درصد سرمایه اولیه مورد نیاز ساخت یک کشتی را تامین کرد. وی گفت: صنعت کشتی سازی، صنعتی سنگین و مونتاژی است که بیش از ۵۵ درصد هزینه آن مربوط به خرید تجهیزات است و اگر نتوانیم ۵۰ درصد هزینه اولیه ساخت یک کشتی را در ابتدا تامین کنیم، نمی‌توان کشتی ساخت. رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی ایران چالش دیگر این صنعت را تعدد نهادهای تصمیم گیر دانست و افزود: ۲۷ دستگاه، سازمان، وزارتخانه و تشکل دست اندر کار و تصمیم گیر در حوزه صنایع دریایی وجود دارد که هماهنگی بین آن‌ها به شورای عالی صنایع دریایی واگذار شده است، اما این شـورا هنوز به بلوغ کافی برای انجام این کار نرسیده است. وی با اشاره به تصویب قانون صنایع دریایی در سال ۱۳۸۷ برای توسعه این صنعت گفت: در این قانون سازوکار مالی مشخص با استفاده از تجارب جهانی برای توسعه صنایع دریایی در نظر گرفته شده بود که می توانست به توسعه این صنعت منجر شود، اما به دلیل اجرا نشدن آن‌ها با عقب ماندگی در توسعه این صنعت مواجه هستیم.صفری افزود: البته در یک سال اخیر اقدامات خوبی در این حوزه شکل گرفته و نقطه حرکت توسعه صنایع دریایی آغاز شده اسـت که امیدواریم با رفع مسائل اساسی در این حوزه، شاهد توسعه این صنعت در کشور باشیم.

شیلات

رشد ۹۷ درصدی محصولات آبزی پس از پیروزی انقلاب اسلامی

رئیس سازمان شیلات ایران گفت تولید محصولات آبزی در کشـور در حال حاضر ۱ میلیون و ۲۵۶ هزار تن، که ۹۷ درصد آن پس از پیروزی انقلاب اسلامی حاصل شده است. به گزارش اقتصادسرآمد، سید محمد حسینی تصریح کرد صنعت شیلات یک صنعت وسیع و قابل توسعه است و در کشور این صنعت سابقه حدود ۷۰ سال دارد.حسینی با اشاره به اقدامات سازمان شیلات برای افزایش تولید محصولات آبزی تصریح کرد در حال حاضـر از ۱ میلیون و ۲۵۶ هزار تن تولید که ۹۷ درصد آن پس از پیروزی انقلاب اسـلامی محققق شده, حدود ۷۰۲ هزار تن سهم صید وصیادی و ۵۵۷ هزار تن سهم آبزی پروری اسـت.رئیس سازمان شیلات تاکید کرد از ۲۱۴ میلیون تن تولید جهانی آبزیان ۹۰ میلیون تن در حوزه صیـد و صیادی و ۱۲۴ میلیـون تن درحوزه آبزی پروری است.به گفته حسینی در آسیا ۱۶۰ میلیون تن محصولات آبزی تولید می‌شود و چین با تولید ۸۵ میلیون تن رتبه اول جهان را دارد که فقـط ۱۵ درصد از این میزان مربوط به صید وصیادی و ۸۵ درصد تولید مربوط به آبزی پروری است.حسـینی تصریح کرد برای توسـعه صنعت آبزیان باید از سـایه صید و صیادی خارج شویم و در عین پایداری از برداشت ذخایر در حوزه صید وصیادی و عبور به کشورهای ذخایر مشترک در اقیانوس‌های دیگر در حوزه آبزی پروری کار کنیم.

تولید بیش از ۱۷ هزار تن آبزی در آذربایجان غربی

مدیر کل امور شیلات و آبزیان آذربایجان غربی گفت: امسال در استان بیش از ۱۷هزار تن انواع آبزیان تولید شد.به گزارش اقتصادسرآمد،محمد باقر قریشـی افزود: شیلات استان از لحاظ تولید آبزیان در منابع آبی حائز رتبه یک کشوری در بین استان های غیر سـاحلی است.مدیر کل امور شیلات و آبزیان آذربایجان غربی درخصوص میزان تولید شاه میگو در اسـتان نیز تصریح کرد: با توجه به کاهش جمعیت شاه میگوی دراز آب شیرین در دریاچه پشت سد ارس در حال حاضر صید شاه میگوی از طرف شیلات استان ممنوع شده و صادراتی انجام نمی گیرد.قریشی در خصوص علت ممنوع اعلام شدن صید شاه میگو در استان نیز یاد آور شد: ورود و افزایش تردد صیادان غیر مجاز به سد ارس و صید بی رویه و غیر مجاز شاه میگو از علل کاهش این آبزی و ممنوعیت برداشت آن است.وی ادامه داد: برای جلوگیری از انقراض نسل شاه میگوی دراز آب شیرین، با همکاری مرکز تحقیقات ارتمیا و پژوهشکده جانوران آبزی دانشگاه ارومیه و شرکت های دانش بنیان مطالعات و ارزیابی ذخایر شاه میگوی سد ارس انجام گرفته و در حال حاضر نیز صید شاه میگوی دراز آب شیرین توسـط هیچ کدام از بهره برداران صودت نمی گیرد و همچنین تکثیر مصنوعی شاه میگو برای رهاسازی در سد ارس و بازسازی ذخایر آن در دست اجرا است.

رهاسازی ۲ میلیون و ۵۵۰ هزار قطعه بچه ماهی در تالاب شادگان

معاون آبزی پروری اداره کل شـیلات خوزستان گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون ۲ میلیون و ۵۵۰ هزار قطعه انواع بچه ماهی بومی در تالاب شادگان رهاسازی شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی سوری اظهار کرد: از ابتدای سـال جاری تاکنون ۲ میلیون و ۵۵۰ هزار قطعه انواع بچه ماهی طی ۳ مرحله در تالاب شادگان رهاسازی شده است. وی افزود: این ماهی ها از نوع بومی بوده اند که شامل ماهی بنی، شیربت، گطان، عنزه و برزم می شوند.سوری با اشاره به نتایج مثبت این طرح طی سال های گذشته تصریح کرد: حفظ ذخایر بومـی، تامین پروتئین جوامـع محلی، ایجاد اشـتغال، درآمدزایی و جلوگیری از مهاجرت مردم حاشیه تالاب از اهداف عملیات رهاسـازی ماهـی در این منطقه بوده اسـت.وی با تاکید بر اینکه صیـادان محلی از روش های مجاز صید استفاده کنند، ادامه داد: معیشت خانوارهای بهره‌بردار روسـتایی به این تالاب وابستگی دارد و استفاده از الکتروشوکرها و روش های غیراسـتاندارد صید اثرات زیانباری بر آبزیان و خصوصا تالاب ها خواهد داشت.

۲۵ صیاد غیرمجاز در مازندران دستگیر شدند

فرمانـده یگان حفاظت منابـع آبزیان اسـتان مازندران از شناسایی و دستگیری ۲۵ نفر از صیادان غیر مجاز سواحل دریا خزر در این اسـتان خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، سـرهنگ محمد ملکی با اشاره به این‌که دسـتگیری این تعداد صیاد غیرمجاز از دی ماه امسال تاکنون صورت گرفته اسـت،به ایرنا افزود :ماموران یگان حفاظـت از آبزیان با انجام ۴۹ مرحله گشت دریایی و ساحلی مشترک با نیروی انتظامی و سایر دستگاه‌های مسوول موفق به دستگیری این صیادان و نیز کشف و ضبط بیش از ۲ هزار و ۴۰۰ رشته تور ماهیگیری غیرمجاز شدند.وی ادامه داد: کشف ۱۵ کیلوگرم ماهی استخوانی، ۱۹ دستگاه لنسر، هشـت عدد لنگر و ۲ دستگاه لاکش از جمله این کشـفیات در این مدت است. فرمانده یگان حفاظت منابع آبزیان اسـتان مازندران گفت: در این مدت ۲۲۰ رشـته تور صیـادی ماهیان غضروفی و ۲ هزار و ۱۹۵ رشـته تورماهیان فلسدار غیرمجاز در آبهای ساحلی این استان کشف و ضبط شد. سرهنگ ملکی کشف ۹ دسـتگاه انواع موتور قایق دریایی، ۹ فروند بدنه قایق و بیش از ۹ هزار و ۸۰۰عدد کرف صیادی را از دیگر کشفیات این یگان برشمرد.

دِمثل دریا

بخش پایانی

ملونی و ملونک

برای آشنایی بچه ها با نیروی دریایی شعری در همین رابطه منتشر شده است که با هم زمزمه می کنیم

شاعر: علی رحمانی جوینانی
تصویر گر: سمیرا سادات شفیعی

اگه سه قسمت باشه
زمین پاک خدا
یه قسمتش خشکیه
دو قسمتش دریاها

خشکی ها و دریاها
قاره و اقیانوس ها
خداجون آفریده
جنگل و کوه و صحرا

ایران میون نقشه
تو قاره آسیاست
سبز و سفید و قرمز
رنگاری پرچم ماست

ملونی گفت: ببینین
رو نقشه، تهران اینجاست
درست میگم که این شهر
مرکز کشور ماست؟

بابایی گفت: درسته
دنیا پر از کشوره
مرکز هر کشوری
از همه مهمتره

ملونی گفت: باباجون
زود برای ما بگو
رو نقشه ما کجاییم
نیروی دریایی کو؟

گفت بابا به ملونی
ستاد ما تهرانه
مرکز آموزش و
پشتیبانی سیرجانه

دریاچه خزر هم
شمال کشور ماست
انزلی، رشت و منجیل
نوشهر کنار دریاست

اینجا رو که میبین
محل قهرمانان
همیشه با افتخار
خلیج فارس ایران

خرمشهر و کنارک
بوشهر و بندرعباس
این شهرا با جاسک و خارک
جنوب، کنار دریاس

جنوب شرق کشور
که دریای عمانه
این ساحل قشنگش
سواحل مکرانه

کشور ما که دریا
داره شمال و جنوب
نیروی دریاییش هم
باید باشه خیلی خوب

نیروی دریاییمون
راهبردیه تو دنیا
معنی اون آسونه
کی میدونه بچه ها؟

ملونی گفت: بابا جون
یعنی مهم و خوبه
هرجا که دریایی هست
شماله یا جنوبه

ملونک اومد و گفت:
یعنی یه راه بلند
مادر نوازشش کرد
بابایی گفت با لبخند

راهبردی یعنی اینکه
هرکجا لازم باشه
با تجهیزات کافی
به اونجا عازم بشه

پیام صلح و دوستی
بده به کل دنیا
بره به سمت تولید
تا که بشه خودکفا

حرفی برای گفتن
تو دنیا داشته باشه
کشتی های فراوون
تو دریا داشته باشه

راهبردی یعنی دفاع
برای حفظ میهن
تو دریا و اقیانوس
نبرد با دزد و دشمن

باشه یه روز دیگه
بقیه مطالب
حالا با هم فکر کنین
به چند سوال جالب

بچه ها جون می دونین
پلیس دریا کیه؟
تو آب میون دریا
وظیفه اون چیه؟

تجهیزات دریایی
چطوری میکنن کار؟
فانوس دریایی و
قطب نما یا که رادار؟

هوا دریا، هوا نا
با هم چه فرقی دارن؟
زیردریایی ها چطور
از زیر دریا می رن؟

به لطف حق همیشه
پرچم ایران بالاست
امنیت دریاها
به دست دریا دلاست