اقتصاد سرآمد
یکشنبه ۱۴ اسفند ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۹۱

تخصیص اعتبار برای ساخت پارکینگ شناورهای صیادی در بندر آبادان

نماینده مردم آبادان در مجلس شورای اسلامی از تخصیص اعتبار ۱۲۹ میلیارد ریالی از سوی سازمان شیلات ایران برای ساخت اسکله‌های پارکینگ شناورهای صیادی در بندر آبادان خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، سیدمحمد مولوی در گفتگو با خبرنگاران افزود: اسکله‌های صیادی در بندر صیادی آبادان در کرانه شرقی اروندرود در مدت ۲.۵ سال به بهره برداری می‌رسد تا امینت شناورهای صیادی تأمین شود.وی اظهار داشت: این طرح شامل اجرای اسکله‌های شمع و عرشه بتنی به طول حدود ٤٤٧ متر و عرض پنج متر و همچنین دو دستگاه پل دسترسی هر یک به طول حدود ۵۱ متر و به عرض پنج متر است.مولوی افزود: تهیه مصالح و نصب ضربه گیرهای لاستیکی، تهیه مصالح و نصب مهاربندهای چدنی، تهیه مصالح و نصب نرده‌های فلزی جوانب پل دسترسی، انجام لایروبی محدوده پهلوگیری در طرح اسکله‌های پارکینگ صیادی بندر آبادان اجرا می‌شود. ساخت اسکله‌های پارکینگ شناورهای صیادی از مطالبات صیادان آبادانی بوده است.بندر صیادی آبادان در کرانهٔ شرقی آبره اروندرود و روبه‌روی بازار مرکزی این شهر واقع شده است.حدود ۲۰۰ فروند شناور صیادی سنتی و فایبرگلاس در بندر آبادان فعال هستند و سالانه ۱۰ هزار تُن ماهی و میگو توسط صیادان آبادانی در صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس صید می‌شود.

شیلات

مجتمع پرورش ماهیان خاویاری در بخش سوسن ایذه احداث می‌شود

مدیرکل شیلات خوزستان گفت: پیگیری واگذاری زمین به اداره کل شیلات خوزستان برای احداث مجتمع پرورش ماهیان خاویاری بخش سوسن ایذه در دستورکار شیلات استان قرار گرفت.به گزارش اقتصادسرآمد، مهرداد محمدی دوست با هدف شناسایی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های آبزی پروری شهرستان ایذه و رفع موانع تولید از طرح‌های در حال احداث و فعال این منطقه بازدید کرد و خبر داد: پیگیری واگذاری زمین به اداره کل شیلات خوزستان و تأمین آب مورد نیاز برای احداث مجتمع پرورش ماهیان خاویاری بخش سوسن و راه اندازی مزرعه تکثیر و پرورش زالو و احداث استخرهای ۲ منظوره آبزی پروری-کشاورزی در دستورکار شیلات استان قرار گرفت.وی افزود: همچنین مقرر شده ۲ - ۳ منطقه به صورت پایلوت برای ساخت استخر ۲ منظوره در نظر گرفته شود و با برگزاری دوره‌ای یک روزه توسط گروه ترویج اداره کل شیلات خوزستان برای متقاضیان و همچنین اخذ تسهیلات توسط بنیاد برکت برای احداث و تجهیز این استخرها و با نظارت اداره کل تا حصول نتیجه نهایی و همچنین شناسایی دیگر نقاط مستعد برای توسعه طرح پیگیری شود.محمدی دوست تصریح کرد: در خصوص رفع مشکلات احداث مزرعه تکثیر و پرورش زالو نیز این موضوع از سوی بانک کشاورزی و فرمانداری شهرستان ایذه در صورت نیاز به تغییر طرح توجیهی و امکان راه اندازی دنبال می‌شود.

پرورش مروارید برای نخستین بار در ایران

مجری طرح گوهر سنگ کشور از پرورش مروارید از صدف‌های مروارید ساز برای نخستین بار در کشور خبرداد. به گزارش اقتصادسرآمد،ابومحمد هاشمی به صدا و سیما افزود: برای ارتقا سهم ایران از تجارت جهانی گوهر سنگ‌ها، در طرحی مشترک با سازمان شیلات کشور، طرح امکان سنجی تولید مروارید از صدف مروارید ساز برای نخستین بار در کشور به صورت پایلوت در منطقه ویژه اقتصادی پارسیان آغاز شده است.وی درباره میزان سرمایه گذاری آن افزود: این طرح قرار است در دو فاز انجام شود که برای مرحله اول ۵۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری شده ودر مرحله دوم هم قرار است خود صدف‌های مروارید ساز تولید شوند.مجری طرح گوهر سنگ کشورافزود:برنامه ریزی‌ها انجام شده و با توجه به فصل صید صدف‌ها این کار عملا در خرداد ۱۴۰۲ آغاز می‌شود.سهم ایران از تجارت جهانی گوهر سنگ‌ها دو دهم درصد است که این عدد در افق ۱۴۱۰ قرار است به دو درصد برسد.

اعزام تیم فنی جهت آماده‌سازی تخلیه و بارگیری کالاهای ایرانی در ونزوئلا

معاون توسعه بازار گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: با اعزام نخستین شناور در خط منظم کشتیرانی طی آذر و بهمن ماه سال جاری به ونزوئلا کشتی بعدی نیز در اردیبهشت سال آینده اعزام خواهد شد.به گزارش اقتصادسرآمد، امیر بیات با بیان اینکه گروه کشتیرانی با اعزام دو فروند شناور اقیانوس پیما طی ماه‌های آذر و بهمن سال جاری خط مستقیم کشتیرانی به ونزوئلا را راه‌اندازی کرده است، تصریح کرد: این اقدام در راستای سیاست‌های دولت سیزدهم انجام شده است و در تلاش هستیم این خط به صورت پایدار به فعالیت خود ادامه دهد.وی شناور اعزامی به ونزوئلا در بهمن ماه را شناوری با ظرفیت ۲۲۰۰ TEU کانتینر اعلام کرد و ادامه داد: طی برنامه‌ریزی صورت گرفته در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، هر سه ماه یکبار به صورت رفت و برگشت یک فروند شناور در مسیر ونزوئلا تردد خواهد کرد که طبق این برنامه، شناور بعدی در اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۲ به بنادر این کشور اعزام می‌شود. معاون توسعه بازار گروه کشتیرانی علت تعیین این مدت زمان را دوری مقصد دانست و گفت: شناور پس از بارگیری در بنادر داخلی، از مسیر کانال سوئز ۳۵ روز تا مقصد در راه خواهد بود، به صورت میانگین دو هفته نیز تخلیه و بارگیری آن به طول می‌انجامد و ۳۵ روز نیز بازگشت آن طول می‌کشد، بنابراین برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته بر اساس این مدت زمان است.

پرداخت بیش از ۲۵۰ میلیارد تومان در قالب شیلات کارت و بازارگاه

تا هفتم اسفندماه سال جاری ۲ هزار و ٤١٦ طرح در قالب شیلات کارت و بازارگاه به بانکها معرفی شده است که پرداختی معادل ۲۵۱ میلیارد تومان داشته است. به گزارش اقتصادسرآمد، پیرو مصوبات شورای عالی راهبری توسعه شیلات و پیگیری های انجام شده از طریق وزارت جهاد کشاورزی و مسئولین ذیربط، بهرمندی فعالین حوزه شیلات و آبزیان از سرمایه در گردش مورد نیاز جهت تامین نهاده های تولید و به منظور تامین سرمایه در گردش و در امتداد طرح دامدار کارت فراهم شده است،شیلات کارت بانرخ سود سرمایه‌در گردش برای واحدهای تولیدی و مراکز تکثیر تا سقف ۲۰۰۰میلیون ریال ۱۲درصد و برای سایر واحدهای واجد شرایط بر اساس دستورالعمل ابلاغی ۱۵درصد خواهد بود.همچنین بر اساس دستورالعمل ابلاغی،متقاضیان به منظور تامین منابع لازم برای خوراک آبزیان تا سقف ٦٠٠٠ تا ۸۰۰۰میلیون ریال، از طریق بانک به بازارگاه انتقال داده می شوند . لازم به ذکر است تا تاریخ ١٤٠١/١٢/٧ تعداد ١٧٧٤ طرح در قالب شیلات کارت با اعتبار حدود ۲۳۰ میلیارد تومان به بانک معرفی شده اند که از این تعداد به ۷۸۹ طرح اعتباری حدود ۱۱۲ میلیارد تومان پرداخت شده است.

گفت و گوی «اقتصادسرآمد» با عضو هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران

گره‌گشایی اعضای انجمن مهندسی دریایی در ۲۴ اسفند

کارکنان انجمن، معضل انجمن مهندسی دریایی

» غالب اعضای هیأت مدیره متأسفانه در حوزه های مختلف صنایع دریایی صاحب نظر نبوده و نمی توانند نظر و ایده‌ای برای پیشبرد امور و حل مسائل صنایع دریایی ارائه کنند

سرآمد **گروه مهندسی دریا** - انجمن ها، گروهی با تخصص، اهداف و رویکرد مشخص هستند که پیشبرد و پیگیری برنامهها و طرحهای مربوط به جمعیت ذینفع خود را تسهیل میکنند. مهمترین ویژگی اعضای انجمن، داشتن انگیزه همسان میباشد که بر بستر اساسنامه و ساختار مورد توافق اعضا، منافع مادی و معنوی آنها را پیگیری میکند.

انجمن مهندسی دریایی ایران در پاسخ به نیازهای گسترده علمی، پژوهشی، آموزشی جامعه دریایی ایران در سال ۱۳۷۷ پایهریزی گردید و سالیانی همراه با توفیق را پشت سر گذاشته است؛ ولی در سال‌های اخیر، علاوه بر پاندمی کرونا، عوامل عدیده دیگری چون اختلافات هیأت مدیره و بیانگیزگی اعضای آن و عدم حضور آنها در انجمن و جلسات، مسائل کارکنان انجمن، مشکلات مالی و ... چراغ انجمن را کم سو و بی‌فروغ کرده است. آیا انتخابات پیشرو در ٢٤ اسفندماه گره از مسائل این انجمن باز خواهد کرد؟ در گپ و گفتی با دکتر محمد مونسان، عضو هیأت علمی دانشگاه صنعتی شاهرود و هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران، به وضعیت انجمن و راه‌کارهای برونرفت از گرداب مسائل آن، پرداخته شد. وی علیرغم پیچیدگیهای مسائل کنونی، بر آن امید است که انجمن، به کلام حافظ شیرین سخن، روزی دیدار آشنا را باز میبیند.

اقتصادسرآمد: ضمن سپاس از وقتی که در اختیار ما قرار دادید، بفرمایید وضعیت انجمن مهندسی دریایی ایران را چگونه برآورد می کنید؟

محمدمونسان: متأسفانه بعد از آن کشمکشهای ۵ تا ٦ ساله بین دو گروه که ادعای مالکیت انجمن را داشتند، باید معترف بود که انجمن از آن زمان تا حالا، وضعیت خوبی را پشت سر نمی‌گذارد و از روال منطقی خارج شده و نتوانسته وظایف قانونی و منطقی خودش را انجام دهد.

اقتصادسرآمد: در حال حاضر، مهم ترین معضلهای انجمن را چه می دانید؟

محمدمونسان: دو مسئله را می توان مهم ترین معضل انجمن قلمداد کرد؛ نخست، اعضای هیأت مدیره انجمن و دوم، کارکنان انجمن.

درخصوص اعضای هیأت مدیره سه مشکل عمده وجود دارد؛ مشکل اول، عدم حضور اعضای هیأت مدیره در تهران است که اغلب این اعضا مانند خودم، ساکن شهرستان‌های دور از تهران هستند و امکان حضور در تهران را ندارند؛ دوم، عدم انگیزه برخی از اعضای هیأت مدیره که مشخص نیست با چه انگیزه‌ای عضو هیأت مدیره شدند که هیچ همراهی برای حل مسائل انجمن از سوی آن‌ها مشاهده نمی شود و سوم اینکه غالب اعضای هیأت مدیره متأسفانه در حوزه های مختلف صنایع دریایی صاحب نظر نبوده و نمی‌توانند نظر و ایده‌ای برای پیشبرد امور و حل مسائل صنایع دریایی ارائه کنند. در صورتی که یکی از وظایف اعضای هیأت مدیره این است که بتوانند برای توسعه دریامحور، صنایع دریایی و مناطق ساحلی، صاحب رأی و ایده نو باشند.

اقتصادسرآمد: شما گفتید معضل دوم، کارکنان انجمن هستند؛ این نکته را بیشتر توضیح دهید.

محمدمونسان: درباره معضل دوم؛ باید بگویم که مهم ترین و اصلی ترین معضل انجمن کارکنان آن هستند. این انجمن قبلاً هفت کارمند استخدام شده رسمی داشته که به مرور زمان به پنج نفر کاهش یافته است. با توجه به اینکه انجمن های علمی در ایران در واقع NGOهایی هستند که پشتوانه مالی نداشته و اعانه بگیر سازمان ها هستند، تأمین حقوق و مزایای این کارمندان معضل بزرگی است. ما بررسی کردیم و متوجه شدیم که دیگر انجمن های علمی در کشور معمولاً با یک یا حداکثر دو کارمند تمام وقت و استفاده از ظرفیت های دانشجویان کارشناسی ارشد و دکتری امور خود را پیش می برند. اگر همایشی برگزار کنند با سپردن آن به دانشگاههای مختلف و در صورت برگزاری نمایشگاه با واگذاری آن به یک شرکت پیمانکار و برعهده گرفتن نقش نظارتی، حداقل مداخله در کار اجرایی را دارند و اصلاً به تعداد زیاد کارمند نیاز ندارند. متاسفانه در یک اشتباه فاحش در سنوات گذشته، همین‌طور کارکنان انجمن را بیدلیل افزایش دادهاند، گویا که این انجمن یک بنگاه اقتصادی بزرگ است و اشتباه بعدی این بوده که حق بیمه کارکنان انجمن بدون آن که قرارداد مشخصی داشته باشند (مثلا قرارداد ٦ ماهه یا یک ساله)، پرداخت شده است و لذا بر اساس قانون وزارت کار، عملاً سی سال در استخدام انجمن هستند که این مسئله معضلات بزرگی را ایجاد کرده است. در حال حاضر انجمن مجبور به تأمین حقوق و مزایای این پنج نفر است که بالغ بر ٦٠ میلیون تومان در هر ماه می شود و این در صورتی است که خود اعضای هیأت مدیره نه تنها یک ریال دریافت نمیکنند بلکه برای رفت و آمد به پایتخت باید از جیب خودشان هزینه کنند و انجمن قادر به تأمین این هزینه نیست.

مشکل بعدی در ارتباط با کارکنان این است آنها کوچک‌ترین همکاریای برای رفع این مشکل نمیکنند. با توجه به اینکه انجمن بعضاً قادر به تأمین حقوق کارکنان حتی بعضا تا هشت ماه نبوده است، با پیگیری اینجانب و یکی از اعضای هیات مدیره، شرکت های صدرا، موسسه رده بندی آسیا و موسسه رده بندی ایرانیان، لطف کردند و پذیرفتند که هرکدام از آنها یکی از کارکنان انجمن را جذب کنند ولی متاسفانه هیچکدام از کارکنان انجمن حاضر به انتقال نشدند. این کارکنان همکاری نمی‌کنند چراکه بنا به عادت سالیان گذشته که کار نکردند و حقوق گرفتند، همچنان حاضر نیستند در ازای حقوقی که میگیرند کاری متناسب انجام دهند.

مسئله دیگر این است که تردد کارکنان در انجمن ثبت نمی شود و ساعت تردد و حضورشان معلوم نیست و حتی اگر معلوم باشد یک انجمن علمی فعالیت چندانی ندارد که پنج نفر بخواهند در آن فعالیت کنند؛ یعنی، اگر حتی حضور تمام وقت هم داشته باشند عملاً بیکار هستند و این کارکنان می‌دانند چنانچه به شرکت دیگری منتقل شوند باید نسبت به حضور منظم و انجام کار معین متعهد باشند. همچنین طی ۵ سال کشمکش و تعطیل بودن انجمن، همه حقوق، مزایا و بیمه آنها پرداخت شده و به این شرایط عادت کردند.

نظر شخصی بنده این است که این حقوق حلال نیست؛ چراکه حقوق مابه ازای کار متناسب و واقعی معنا دارد. من خودم به شخصه هرگز حاضر نیستم چنین نانی را که کوچک‌ترین رضایت کارفرما و جامعه دریایی در آن نیست بر سر سفره خانواده ببرم. کارکنان انجمن علیرغم آن که می‌دانند کاری برای انجام وجود ندارد، طلب حقوق و مزایا می کنند و حتی عیدی و پاداش هم می‌خواهند که این مسئله باعث بی انگیزگی مضاعف هیأت مدیره انجمن شده است. از آنجاکه جذب اعتبار از سازمانها برای انجمن، تنها صرف حقوق و مزایای این کارکنان می شود لذا سازمانها را نیز برای مساعدت بی انگیزه کرده است.

باید بگویم شرایط به گونه ای شده است که کارکنان انجمن عملا در حال باجگیری از هیات مدیره هستند و با توجه به قوانین وزارت کار، نیاز به یک تیم حقوقی قوی هست تا اقدام مناسب صورت بگیرد که متأسفانه هیأت مدیره جدید و هیات مدیرههای قبلی همتی در این خصوص نداشتند و با توجه به عدم همکاری کارکنان برای انتقال به سایر ارگانها، باید گفت که این شرایط، همچنان استخوان لای زخم انجمن باقی خواهد ماند. ما هر دفعه که جلسات هیات مدیره را برگزار کردیم ۹۰ درصد مباحث، به‌جای بحث در مورد مسائل روز جامعه دریایی، درباره تامین حقوق کارکنان میگذشت و واقعا کلافه کننده بود. واقعا سنگی را که دورههای پیشین انجمن در چاه انداختند حالا نمی‌توان به هیچ روشی از چاه درآورد.

اقتصادسرآمد: شنیدیم که کارمندان انجمن سال گذشته در زمان برگزاری همایش صنایع دریایی اعتصاب کرده بودند. آیا درست است؟

محمدمونسان: بله متأسفانه، کارکنان علیرغم دریافت حقوق و مزایای خود طی سالهایی اخیر که انجمن نیمه تعطیل بوده است، در سال گذشته که اجرای یک همایش دریایی برنامهریزی شد، همه کارکنان به صورت هماهنگ در چند هفته مانده به همایش اعتصاب کردند. با تصمیم هیات مدیره مجبور شدیم برای انجام کارها، دو نفر را از بیرون به کار بگیریم و خیلی به سختی افتادیم. بنده به عنوان دبیر علمی انجمن و دکتر دقیق به عنوان رئیس همایش مجبور شدیم فعالیتهای زیاد و مضاعفی را انجام دهیم و وظایف کارکنان هم بر دوش ما افتاد.

خیلی تاسف برانگیز است که انجمن تمام این مدتی که بدون فعالیت حقوق و مزایای کارکنان خود را پرداخته است و بعد از شش سال عدم فعالیت بخواهد همایشی را برگزار کند، نیروی کارش اعتصاب کند. در حال حاضر هم یک نفر از کارکنان که کار نشریه علمی انجمن را انجام می داد (به عنوان یک کار حداقلی در ازای دریافت حقوق) به خاطر حقوق معوقه بازهم اعتصاب کردند و ما مجبور به استخدام پاره وقت فرد دیگری برای انجام امور نشریه شدهایم؛ یعنی ما علیرغم پرداخت بیمه و حقوق به کارمندان انجمن، برای کارهای معمول مجبوریم هزینه نیروهایی بیرون از مجموعه را بپردازیم. منظور من از باجگیری کارکنان همین است. آنها اصرار دارند که از یک درخت خشکیده، میوه تازه برداشت کنند.

کارکنان انجمن اصرار دارند که ملک انجمن فروخته شده و صرف حقوق و مزایای آنها شود. در سنوات گذشته، یک هیأت مدیره، یکبار بدوم مصوبه مجمع عمومی، ملک بزرگ‌تر انجمن را که در اختیار داشته است را فروخته و با خرید ملک کوچکتر، باقی پول را به عنوان حقوق به کارمندان پرداخته است. کارکنان الان نیز چنین انتظاری دارند. برخی از اعضای هیأت مدیره به درستی با این موضوع مخالف هستند. البته این موضوع شائبهای را به وجود آورده که برخی از کارکنان که در کار ساخت و ساز ملک هستند، می خواهند ملک انجمن را تصاحب کنند.

تا زمانی که معضل کارکنان انجمن حل نشود، این انجمن نمیتواند بر روی پای خود بایستد و فعالیت معمول خود را انجام دهد. این مسئله به قدری پیچیده و غامض شده است که در برههای در هیأت مدیره پیشنهاد شد تا انجمن را ورشکست اعلام کرده و منحل کنند و انجمن دیگری با نام دیگری در حوزه صنایع دریایی راهاندازی کنند تا بتوانند معضل کارکنان را بدین روش حل کنند. اما اینجا یک توصیه دوستانه من به کارکنان انجمن این است که شاید شرایط عجیب قانون کار پشتیبان عصیانگریهای آنها باشد و برخورد حقوقی با آنها براحتی ممکن نباشد ولی باید بدانند که خوردن برخی پولها تاوان دارد. همه چیز، قانون کار نیست، خدایی هم هست. انجمنی را که می‌توانست گرهای از معیشت مردم محروم ساحل نشین باز کند را گروکشی کرده و به ناحق به چالش کشیدهاند.

اقتصادسرآمد: چرا همایش صنایع دریایی در سال ۱۴۰۱ برگزار نشد؟

محمدمونسان: ما در سال ۱۴۰۰ علیرغم کرونا و اعتصاب کارکنان، همایش دریایی بیست و دوم را برگزار کردیم و قرار شد که تعدادی که براساس انتخابات میان دوره به اعضای هیأت مدیره اضافه شدند به فعالتر شدن انجمن کمک کنند. متأسفانه هیأت جدید علیرغم ادعای قبلی خود برای فعال شدن انجمن کمکی نکردند و برای همایش امسال اقدامی صورت نگرفت و که این خود ناشی از بی انگیزگی هیأت مدیره است که بالاتر گفته شد و اصلاً معلوم نیست با چه انگیزهای عضو شدند.

اقتصادسرآمد: در سالهای اخیر حضور بسیار کمرنگی از اعضای هیأت مدیره در جامعه دریایی را شاهد بودیم، این امر را چگونه تحلیل میکنید؟

محمدمونسان: بله! درست است. همان‌طور که قبلاً گفته شد که یکی از مشکلات ما این است که اغلب اعضای هیأت مدیره هیچ گونه ایده‌ای برای حوزه‌های مختلف صنایع دریایی و توسعه دریامحور ندارند. در سالهای اخیر اتفاقات بزرگی مثل تدوین سند توسعه دریامحور، چشمانداز ۲۰ ساله، سند همکاریهای ایران و چین، سند آمایش سرزمین، سفارشات جدید کشتیسازی، توسعه سواحل مکران و مباحث متنوع دیگری در حوزه توسعه دریامحور رقم خورده است که فرصتهای زیادی را برای ارائه نظرات هیأت مدیره فراهم آورد تا نقش فعالی داشته باشند؛ بتوانند مصاحبههای متعددی را با جامعه دریایی ترتیب دهند، اعضای جامعه دریایی را در کنار هم گرد آورند و به‌عنوان ایدهپرداز در زمینههای مختلف فعالیتهای دریایی ظاهر شوند که فقط دو سه نفر از اعضای هیات مدیره، تعدادی مصاحبه با اصحاب رسانه داشتند و بقیه در سکوت کامل بودند و هیچ گونه اظهارنظری در هیچ زمینه دریایی از آن‌ها منعکس نشده است. به همین دلیل، باید کسانی در هیأت مدیره بیایند که حرفی برای گفتن و ایدهای برای ارائه در زمینه صنایع دریایی داشته باشند.

اقتصادسرآمد: خود شما برای انتخابات بعدی حضور دارید؟

محمدمونسان: خیر، بنده به دلیل مشکلات شخصی و همچنین اعتقاد به اینکه اعضای هیأت مدیره باید در تهران ساکن باشند و یا بتوانند به صورت مداوم در آنجا حاضر باشند، نمی توانم در انتخابات آتی حاضر باشم.

اقتصادسرآمد: بنابراین، شما چه کسانی را به عنوان کاندیدای انتخابات آتی پیشنهاد می کنید؟

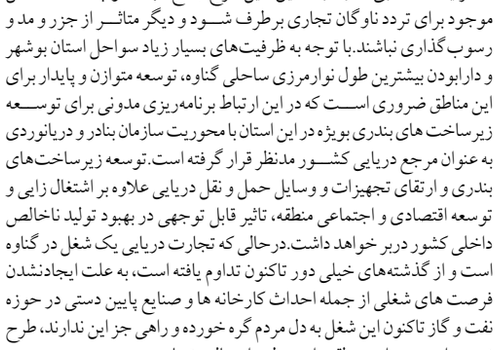
محمدمونسان: به نظرم، کاندیدای انتخابات آتی باید سه مشخصه را داشته باشند. اول اینکه انگیزه برای حضور فعال در انجمن داشته باشند. دوم، ایدههای سازنده و خلاقانه در حوزههای مختلف صنایع دریایی داشته باشند و سوم ساکن تهران و یا شهرهای نزدیک به تهران باشند؛ به نحوی که امکان حضور و مشارکت در تمامی جلسات هیأت مدیره و حضور فیزیکی در انجمن را داشته باشند.

اقتصادسرآمد: آیا امیدی به احیای انجمن مهندسی دریایی ایران دارید؟

محمدمونسان: بله، قطعاً به شرطی که جامعه دریایی، از انجمن حمایت کنند و نخبگان جامعه دریایی برای فعالیت در انجمن مهندسی دریایی ایران وقت بگذارند و حضور داشته باشند.

توسعه بنادر

طرح جامع توسعه بندرگناوه نوید بخش آینده روشن اقتصاد منطقه



طرح جامع توسعه بندرگناوه که به عنوان ارمغان سفر دور دوم رئیس جمهور و هیات دولت سیزدهم عملیات اجرایی آن آغاز شد، در عرصه تجارت بین المللی این بندر نقش آفرین و نویدبخش آینده اقتصادی روشن برای بندرنشینان و رونق کسب و کار در این منطقه است.به گزارش اقتصادسرآمد، در دور دوم سفر استانی آیت الله رئیسی به استان بوشهر فاز اول پروژه طرح جامع توسعه بندرگناوه با اعتبار ١٦ هزار میلیارد ریال درحالی عملیات اجرایی آن آغاز شد که برای بندرنشینان گناوه از آرزوهای دیرینه به شمار می‌آمد.بنابر گزارش ایرنا، این طرح همزمان با یک طرح افتتاحی دیگر در بوشهر در دور دوم سفر رئیس جمهور و هیات دولت به استان بوشهر روز جمعه در آیینی با حضور وزیر راه و شهرسازی آغاز شد.بنادر از جمله عوامل تسریع در فرآیند توسعه اقتصاد ملی و منطقه‌ای و یکی از حلقه‌های اصلی حمل‌ونقل دریایی و مبادی ورود و خروج کالا هستند و در سراسر جهان به‌عنوان عاملی راهبردی برای کشورها به شمار می‌آیند که ایران نیز از این قاعده مستثنی نیست و به عنوان عاملی برای توسعه صادرات، ایجاد اشتغال و ارتقای جایگاه اقتصادی کشور همواره مورد توجه دولتمردان بوده است. توسعه زیرساخت‌های بندری و ارتقای تجهیزات و وسایل حمل و نقل دریایی علاوه بر اشتغال زایی و توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه، تاثیر قابل توجهی در بهبود تولید ناخالص داخلی کشور دربر خواهد داشت.

بنادر شمالی استان بوشهر به دلیل واقع شدن در خور و عمق کم، با مشکلات عدیده‌ای برای توسعه فعالیت‌های خود مواجه بوده‌اند و از لحاظ زیرساختی شرایط مناسبی ندارند به همین دلیل طرح جامع آنها مصوب شده تا معضل موجود برای تردد ناوگان تجاری برطرف شود و دیگر متاثر از جزر و مد و رسوب گذاری نباشند.با توجه به ظرفیت‌های بسیار زیاد سواحل استان بوشهر و دارابودن بیشترین طول نوارمرزی ساحلی گناوه، توسعه متوازن و پایدار برای این مناطق ضروری است که در این ارتباط برنامه‌ریزی مدونی برای توسعه زیرساخت های بندری بویژه در این استان با محوریت سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور مدنظر قرار گرفته است.توسعه زیرساخت‌های بندری و ارتقای تجهیزات و وسایل حمل و نقل دریایی علاوه بر اشتغال زایی و توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه، تاثیر قابل توجهی در بهبود تولید ناخالص داخلی کشور دربر خواهد داشت.درحالی که تجارت دریایی یک شغل در گناوه است و از گذشته‌های خیلی دور تاکنون تداوم یافته است، به علت ایجادنشدن فرصت های شغلی از جمله احداث کارخانه ها و صنایع پایین دستی در حوزه نفت و گاز تاکنون این شغل به دل مردم گره خورده و راهی جز این ندارند، طرح توسعه این بندر، این منطقه را متحول و از حالت تجارت سنتی به سمت صنعتی و نوین سوق می دهد.

طرح جامع توسعه بندرگناوه نوید بخش آینده روشن اقتصاد منطقه

طرح جامع بنادر شمالی استان بوشهر شامل بندرریگ، گناوه و دیلم با هدف ساماندهی فعالیت‌ها در افق ۱۵ ساله در هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی در تیرماه سال ۱۴۰۰ مصوب شده بود و فاز اول آن در گناوه همزمان با سفر پرخیر و برکت آیت الله رئیسی کام بندرنشینان این دیار را شیرین کرد.این طرح در راستای استفاده درست از ظرفیت‌های فراوان بنادر بویژه در جنوب کشور و استان بوشهر، سنگ بنای مطمئنی برای تحقق اقتصاد دریا محور مبتنی بر پایداری و ارزش آفرینی است که می تواند راهگشای توسعه اقتصادی و حل مشکلات اشتغال، درآمدزایی و رونق منطقه‌ای و ملی باشد.

باتوجه به اینکه استان بوشهر از لحاظ حمل و نقل دریایی و تجارت یکی از استان‌های مهم ساحلی کشور به شمار می آید، طرح جامع توسعه بنادر شمالی این استان با هدف ساماندهی فعالیت‌های تجاری در افق بازه زمانی ۱۵ ساله مصوب شده است که با اجرای آن بسترهای لازم برای فعالیت ناوگان تجاری با تناژ بالاتر و ارایه خدمات دهی مطلوب تر فراهم خواهد شد.افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری و تامین ایمنی بیشتر تردد شناورهای ورودی به خور گناوه از دیگر مزایای این طرح است.به گفته مدیرکل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی کشور ،توسعه بندرگناوه از پروژه‌های مهم و درجه یک در کشور به شمار می رود که نقش زیادی در معیشت و اشتغال در این منطقه دارد.جمشید عباسی راد با بیان اینکه این پروژ ، گناوه را به منطقه استاندارد تبدیل و کمک شایانی به زیرساخت‌های بندری آن خواهد کرد، افزود: با اجرای این طرح امکان ورود کشتی‌های با ظرفیت پنج هزار تن فراهم و واردات و صادرات کانتینری رونق خوبی خواهد گرفت و حضور سرمایه گذاران را به این منطقه سوق می دهد.وی حل مشکل پهلوگیری شناورهای باری را از دیگر مزایای این طرح مهم عنوان کرد و گفت: حجم حوضچه‌ای که در این طرح دیده شده است مشکل پهلوگیری شناورهای باری را که در معرض آسیب و خطرهای ناشی از حوادث از جمله آتش سوزی بودند، برطرف خواهد کرد.عباسی راد بیان کرد: استفاده از این طرح در حوزه گردشگری و فرهنگ دریایی بسیار مفید است و ساحل این بندر را به بهترین نقطه در جنوب کشور تبدیل خواهد کرد.مدیرکل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی کشور افزود: بندرگناوه اولین بندر در کشور است که سرمایه گذار بخش خصوصی در آن ورود کرده است و با اجرای طرح توسعه شاهد افزایش بخش خصوصی خواهیم بود.

اشتغال زایی ۴۰۰ نفر مستقیم و غیرمستقیم در طرح توسعه بندرگناوه

به گفته مدیرعامل شرکت کران دریا و پیمانکار فاز اول پروژه توسعه بندر گناوه، فاز اول این پروژه برای ۱۰۰ نفر به صورت مستقیم و ۳۰۰ نفر غیرمستقیم ایجاد اشتغال خواهد شد.

محمدمهدی عبدخدایی بیان کرد: طول بازوی اصلی این طرح یکهزار و ۸۰۰ متر، بازوی فرعی ٦٠٠ متر و میزان لایروبی آن یکهـزار مترمکعب و دیوار پیرامونی یکهزار و ۸۰۰ متر است.

رویکرد طرح توسعه بندرگناوه نقش آفرینی در عرصه تجارت بین المللی است

رئیس اداره بندرودریانوردی گناوه می گوید: بندرگناوه با دارابودن ٦٠٠ شناور فعال در حوزه دریانوردی و تجارت، یکی از بزرگترین بنادر تجاری در استان بوشهر است که توسعه زیرساخت‌های بندری، استقرار تجهیزات مدرن و مورد نیاز در بندر و گمرک نقش اساسی در توسعه این منطقه ساحل نشین و رونق زندگی مردم و اقتصاد منطقه دارد.

طرح جامع توسعه بندرگناوه نوید بخش آینده روشن اقتصاد منطقه

به گفته مدیرکل جوکار باتوجه به نیاز این بندر به توسعه، مطالعات اولیه آن از قبل انجام و فاز نخست آن در دور دوم سفر استانی رئیس جمهور آغاز شد.وی بیان کرد: رویکرد اصلی این پروژه نقش‌آفرینی بیشتر بندر گناوه در عرصه تجارت بین‌المللی است که رونق اقتصاد محلی و افزایش فرصت‌های شغلی را به دنبال دارد.وی اظهارداشت: طرح توسعه بندر گناوه با ١٦ هزار میلیارد ریال اعتبار در سه فاز پیش بینی شده که فاز نخست آن همزمان با سفر رئیس جمهور به استان بوشهر با دستور وزیر راه و شهرسازی اجرایی شد.جوکار به بیان مشخصات فاز اول این طرح اشاره کرد و افزود: این طرح شامل احداث موج شکن، دایک حفاظتی، احداث دیوار پیرامونی، عملیات لایروبی حوضچه تا عمیق منفی پنج متر است.

رئیس اداره بندرودریانوردی گناوه بیان کرد: احداث موج شکن، دایک حفاظتی و دیواره پیرامونی در طرح جامع توسعه بندر گناوه به ترتیب به طول ۲ هزار و ۳۸، یکهزار و ۱۲۰، یکهزار و ۷۰۰ مترمربع و حجم لایروبی آن نیز ۹۸۰ هزار مترمکعب برآورد شده است که امکان ورود شناورهای با ظرفیت پنج هزار تنی را فراهم می کند.فرماندار گناوه معتقد است باتوجه به اینکه شغل و معیشت مردم این دیار وابسته دریا است، هر چقدر در فراهم شدن توسعه بندری و دریایی و زیرساخت های آن تلاش و کار شود، می توانیم خدمات بیشتری ارایه دهیم.