اقتصاد سرآمد
یکشنبه ۲۱ اسفند ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۹۶

اسکله‌های پارکینگ صیادی در بندر آبادان احداث می‌شود

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شـیلات ایران گفت: اسـکله‌های پارکینگ بندر صیادی آبادان به عنوان یکی از مطالبات جدی صیادان آبادانی و در راستای تامین امنیت شناورهای صیادی و توسعه گردشگری احداث می‌شود.به گزارش اقتصادسرآمد،سیدمصطفی بهشتیان در حاشیه مراسم پروژه احداث اسکله‌های پارکینگ فاز ۲ بندر صیادی آبادان اظهار کرد: فاز یک این پروژه شامل اسکله و جایگاه تخلیه صید است که به وسعت یک هزار متر مربع ساخته شده و در حال ارائه خدمات به جامعه صیادی است.به گزارش ایسنا، وی اهداف اجرای پروژه اسکله‌های پارکینگ صیادی در بندر آبادان را تامین امنیت دریانوردی و توسعه گردشگری مطرح کرد و در خصوص جزییات مشخصات فیزیکی طرح افزود: این پروژه شامل تهیه مصالح و اجرای اسکله‌های شمع و عرشه بتنی به طول حدود ٤٤٧ متر و عرض پنج متر و همچنین دو عدد پل دسترسی هر یک به طول حدود ۵۱ متر و به عرض پنج متر است.بهشتیان عنوان کرد: براساس برآوردهای صورت گرفته مبلغ اولیه قرارداد عملیات اجرایی ۱۲۹ میلیارد تومان است که امیدواریم با کمک مقامات استانی، پیگیری نمایندگان مردم آبادان در مجلس شورای اسلامی و تلاش سازمان شیلات ایران این پروژه در مدت تعیین شده ۳۰ ماهه به بهره‌برداری برسد.

نماینده اتحادیه مالکان کشتی در گفت‌وگو با «اقتصاد سرآمد»:

از سال ۹۴، بخش خصوصی و دولتی کشتی نخریده‌اند

فرسودگی ناوگان کشتیرانی در دریای خزر

» با اصلاح قانون حمایت از کالاهای داخلی که جلوی پیشرفت صنایع دریایی را گرفته بود، مصوبات جدیدی برای تسـهیل کار تصویب شد و براسـاس آن، شرکت های دولتی و بخش خصوصـی در حال خرید کشتیهای جدید هستند

گروه ترانزیت دریایی -امید اسـماعیلی- نماینده اتحادیه مالکان کشـتی ایران در دریای کاسپین می گوید: قیمت حمل و نقل کالاها در دریای خزر کاهش نسبی داشته اسـت. آرش فهمیده، که نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین و مدیرعامل شرکت پارس عبور است در گفت و گو با خبرنگار روزنامه دریایی اقتصادسرآمد با اشاره به عدم تأثیر جنگ اوکراین بر مناسبات دریای خزر و عدم افزایش تناژ کالا، تصریح کرد: حمل و نقل در دریای خزر طی ماههای اخیر افزایش سه تا چهار برابری قیمت را تجربه کرده است که در حال حاضر با روند ملایمی رو به کاهش می باشد.

یخ‌بستن کم‌سابقه رودخانه به دلیل غلظت پایین نمک

فهمیده به فاصله ۱۷۰ کیلومتری از مصب رودخانه ولگا در کنار دریای خزر تا بندر آستاراخان و همپوشانی ۳۰ کیلومتری مصب رودخانه با دریا اشاره کرد و افزود: عمدهترین دلیل افزایش قیمت در سال جاری، یخ‌بستن کم‌سابقه رودخانه، حتی تا داخل دریا به دلیل غلظت پایین نمک بوده است که کشتیها برای یک ماه مجبور بودند در مجاورت یخ، لنگر بیندازند و منتظر بمانند تا زمانی که به وسیله یخ‌شکن، پشتیبانی شـوند و بتوانند به بندر آستاراخان برسـند.وی اضافه کرد: به طور کلی یک اقتصاد ۳۰۰ میلیون تنی کالا برای کشورهای حاشـیه در دریای خزر وجود دارد که توسط ۳۰۰ فروند کشتی موجود در دریای کاسپین باید حمل و نقل شود.

کاهش عمق غوطه‌وری کشتی در رودخانه ولگا

نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین، دلیل دوم افزایش قیمتها را کاهش عمق غوطه‌وری کشتی در رودخانه ولگا دانست و افزود: حداکثر عمق غوطه وری پیش بینی شده برای کشتی های دریای کاسپین ٤/۲۰ متر در نظر گرفته شده که امسال به ۳/٦۰ رسید و با این عمق، امکان دریانوردی با ظرفیت بالا برای کشتی ها وجود ندارد. عمق غوطهوری در همه بندرهای حاشیه ای دریای خزر به حد بحرانی رسیده است و به دلیل عدم لایروبی در بنادر و ولگا می باشد و براین اساس، نتوانستیم از ظرفیت کامل کشتیها استفاده کنیم و یک سوم ظرفیت ناوگان کشتی در دریای خزر کم شد.فهمیده، عامل سوم افزایش قیمتها را به ایجاد کریدورهای جدید در دریای خزر نسبت داد و گفت: ایجاد کریدورهای جدید در دریای کاسپین مانند کریدور ترکمنستان به باکو و کریدور قزاقسـتان به باکو با حمایت آمریکا و اسراییل و شرایط غیرتحریمی، عملاً رقیب کریدور شمال - جنوب ایران به روسیه شدند و بخشی از ناوگان دریای خزر را جذب خود کردند و باز هم ظرفیت کریدور شمال - جنوب را کاهش دادند و درنتیجه، لاجرم کرایه حمل کالا افزایش قابل ملاحظه‌ای پیدا کرد و با افزایش زمان سـفر از بیست روز به هفتاد پنج روز، مقدار کرایه از ۲۰ دلار به ۱۰۰ دلار افزایش یافت.

دریای خزر و یک روز رودخانه ولگا را باید بیماییم با بندر آستاراخان برسیم و بعد به همین مقدار زمان نیاز است تا برگردیم و بقیه زمان یعنی ۱۲ روز هم صرف بارگیری و تخلیه و پهلوگیری می‌شود. ولی الان وضعیت به گونهای دیگر شده است و کشتیها ٤۵ روز متوقف هستند و ۸ روز دریانوردی داریم. سابقاً بین ۱۸ تا ۲۰ سفر در سال داشتیم و امسـال کلاً به ۱۰ سفر تقلیل پیدا کرده است.

فرسودگی ناوگان کشتیرانی در دریای خزر

نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین دلیل دیگر صعود قیمت حمل و نقل را ناشی از فرسودگی ناوگان کشتیرانی در دریای خزر دانست و گفت: براساس قانون حمایت از کالاهای داخلی، اعتبارات خرید کشتیها سال‌هاست که اختصاصی نداشته اسـت. ما اولین کشتی خود را در دریای خزر در سال ۱۳٦۸ خریداری کردیم که ما نسبت به روس‌ها -که ۲۵۰ سال در این دریا ناوگان دارند- ما ناوگانی جوان محسوب می‌شویم. باید توجه داشت که تا سال ۱۳۹٤ تعداد ناوگان بخش خصوص و دولتی ما به ٤۲ فروند افزایش یافته است . بعد از آن با ادعای خودکفایی در ساخت کشتی، اعتباری برای خرید کشـتی جدید تخصیص نیافت و بعد از ۱۳۹٤ به بعد، نه بخش خصوصی و نه بخش دولتی کشتی نخریده است.

رویکرد حمایتگرانه دولت سیزدهم به حوزه دریا

فهمیده با اشاره به رویکرد حمایتگرانه دولت سیزدهم به حوزه دریا افزود: در دولت جاری با توجه به التفات معاون اول رئیس جمهور و و جلسات با رئیس سازمان توسعه تجارت مشخص شده است تصمیمات ناشی از قانون حمایت از کالاهای داخلی، جلوی پیشرفت صنایع دریایی را گرفته است که منتج به مصوبات جدیدی برای تسهیل کار شد و براساس آن، شرکت های دولتی و بخش خصوصی در حال خرید کشتیهای جدید هستند.

وی دلیل کاهش نسـبی هزینه حمل و نقل طی روزهای اخیر را ناشـی از تغییرات فصلی دانست و گفت: در دریای خزر به صورت فصلی از اواخر اسفندماه تا اوایل شـهریورماه به علت افزایش دمای هوا و کاهش یخ‌بندان تعداد کشتیها در آن ـاز دریای سیاه ـافزایش یافته و دریا کارگومحور به جای کشتی محور می شود و در نتیجه کرایهها کاهش می‌یابد.وی هم‌چنین دلیل دیگر کاهش نسبی قیمت را وجود مناسبتهای مانند نوروز و شروع سال مالی بیان کرد و افزود: مناسبتهای مانند نوروز باعث توقف در ارسال بار در دریای خزر می‌شود و به طور سـنتی در این دریا در شش ماه اول سال کرایه حمل و نقل ارزان‌تر است.نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین در پایان، با توجه به فرصتهای اشتغال‌آفرین و ثروت‌آفرین دریا تأکید کرد: خانوادههای ایرانی اگر فرصت بی‌نظیر دریا را بشناسند، میتوانند با هدایت فرزندان خود برای کار در دریا، آینده مطمئنی را برای آنها بسازند.

مدیرعامل شرکت پارس عبور، بخشی از مشکل را متوجه وضعیت نامناسب بنادر ایران دانست و تصریح کرد: بنادر ایران که گاهاً جرثقیل مناسب بارگیری و تخلیه ندارند. اقلامی مانند آهن و چوب و غلات کالاهای کلاسیک بنادر ایران هستند که عملاً به تجهیزات خاصی نیاز ندارند و سابقاً مواد شیمیایی از ایران به روسیه نمی‌رفت، با توجه به این‌که طی سال‌های اخیر ارزش ریال در برابر سایر ارزها کاهش زیادی داشت و قیمت اقلام مانند مواد شیمیایی در ایران نسبت به روسیه ارزانتر شـد. روس‌ها اقدام به خرید اقلام متنوعی مانند کربنات کلسیم، پروپیلن، سـودا، پلی استر، شمش مس و روی و... از ایران کردند که تجهیزات کلاسیک بندرها جواب‌گوی بارگیری آن‌ها نیست. وی با اشـاره به این‌که برای حمل اقلام جدید نیاز بـه کانتینرهای کوچک، لیفتراکهای کوچک و جرثقیلهای کوچک می‌باشـد که در بنادر ما موجود نیست، افزود: مدت دریانوردی ما در دریای خزر باید ۸ روز باشد که ۳ روز

شیلات

متوسط تولید ماهیان خاویاری در مازندران ۸ تن است

مدیرکل شیلات مازندران متوسط تولید خاویار پرورشی را در استان هشت تن اعلام کرد و گفت: عمده خاویار پرورشی استان صادر می شود.به گزارش اقتصادسـرآمد، قاسم کریم زاده در حاشیه بازدید وزیر تعاون از مرکز پرورش ماهیان خاویاری قره برون در جویبار متوسط تولید خاویار پرورشی را در استان هشت تن ذکر کرد و گفت: صادرات محصولات شیلاتی سبب رونق اقتصادی استان و کشور می‌شود.وی با عنوان این که این استان با داشتن ۵۸ واحد فرآوری محصولات شیلاتی به ظرفیت ۱۲ هزار تن و تولید ۱۰٤ هزار تن محصولات دریایی و پرورشی رتبه اول آبزی پروری کشـور را دارد، گفت: متوسط ارزش محصولات شیلاتی استان پنج هزار میلیارد تومان است.کریم زاده یادآور شد: نیمی از صادرات محصولات شیلاتی استان را ماهیان گرم آبی تشکیل می‌دهد و سالانه ۲۵ میلیون دلار از صادرات محصولات شیلاتی در کشور ارزآوری می‌شود.مدیرکل شیلات مازندران گفت: در حال حاضـر ۳۷ واحد پرورش ماهیـان خاویاری با ظرفیت دو هزار تن و اشتغال ٤۱۱ نفر در استان فعالیت می کنند.

ممنوعیت صید ماهی شوریده در صیدگاه‌های خوزستان

سرپرست معاونت صید و بنادر ماهیگیری شیلات خوزستان از ممنوعیت صید ماهی شوریده از ۲۰ اسفندماه سال ۱٤۰۱ به مدت یک ماه خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، فلامرز مزارعی به ایسنا اظهار کرد: براساس بررسی‌های محققان پژوهشکده آبزی‌پروری جنوب کشور و مصوبه کمیته مدیریت صید استان خوزستان به منظور بازسازی ذخایر ماهی شـوریده و فصل تخم‌ریزی این گونه ماهی، صدور مجوز صید از تاریخ ۲۰ اسفندماه سال ۱٤۰۱ ممنوع اعلام می‌شـود.وی افزود: هر گونه صید، حمل ادوات و جابه جایی این گونه از اول فروردین سال ۱٤۰۲ به مدت یک ماه در کلیه صیدگاه‌های استان‌های خوزستان و بوشهر ممنوع اعلام می‌شود.مزارعی یادآور شد: یگان حفاظت از منابع آبزی استان خوزستان در راستای رسالت ذاتی خود نسبت به برخورد قانونی با متخلفان و ارجاع به کمیسیون تخلفات صیادی اقدام می کند.

آغاز به کار اولین جلسه شورای آبزی پروری منطقه ۵ کشور

اولین جلسه شورای آبزی پروری منطقه ۵ کشور امروز در استان سیستان و بلوچستان برگزار شد.به گزارش اقتصادسرآمد، یازده اداره کل و ۲۱ مدیریت استان در حوزه آبزی پروری فعال است، اما گاهی ممکن است ارتباط مستمری بین مدیریت شیلات استان ها با سازمان شیلات ایران وجود نداشته باشد، پیشنهاد تشکیل شـوراهای منطقه ای آبزی پروری، توسط رئیس سازمان کلید خورد و ابلاغ رسمی آن انجام شد.آغاز به کار اولین جلسه آبزی پروری منطقه ۵ کشـور با حضور مدیران شیلات و امور آبزیان و کارشناسان اسـتان های اصفهان، فارس، کرمان، نمایندگان پژوهشکده تالاب بین المللی هامون، مرکز آموزش و تحقیقات کشاورزی و منابع طبیعی سیستان، مدیرکل و مسئول دفتر حوزه نمایندگی ولی فقیه، معاونین و روسای گروه ادارات کل شیلات استان، روسای ادارات شـیلات منطقه سیستان و بلوچستان و نماینده آبزی پروران در محل مجموعه فرهنگی رفاهی آموزش و پرورش شهرستان زابل امروز برگزار شد.

رهاسازی ۴۰۰ هزار قطعه بچه ماهی در سد تنظیمی علی کله دزفول

رئیس اداره شیلات دزفول از رهاسازی ٤۰۰ هزار قطعه انواع بچه ماهی گونه کپور و ماهیان بومی در پائین دست سد تنظیمی علی کله دزفول خبر داد.به گزارش اقتصادسـرآمد، بهروز قوامی فر در این رابطه افزود: در راستای حفظ و بازسازی ذخایر آبزیان و توسعه اشتغال پایدار جوامع محلی در حوزه صید و صیادی ٤۰۰ هزار قطعه انواع بچه ماهی گونه کپـور و ماهیان بومی در پائین دست سـد تنظیمی علی کله دزفول رهاسازی شد.وی با اشاره به اینکه شیلات خوزستان در یک برنامه مدون هر ساله اقدام به بازسازی و حفاظت از ذخایر طبیعی آبزیان در تالاب ها، رودخانه ها، دریاچه پشت سدها می نماید ادامه داد: سد تنظیمی علی کله دزفول نیز یکی از جاذبه های گردشگری استان به‌شمار می‌رود و مکان مناسبی برای علاقمندان به ماهیگیری تفریحی است.گفتنی است، این عملیات با حضور معاون فنی عمرانی فرمانداری ویژه شهرستان دزفول، نماینده مدیر کل توسعه سازمان برنامه ریزی کل کشور، کارشناس گروه بازسـازی ذخایر اداره کل شیلات استان، رئیس اداره مسکن و شهرسازی و هیئت همراه، مدیران جهاد کشاورزی و اداره محیط زیست شهرستان برگزار شد.

امضا تفاهمنامه بنادر گیلان با جهاد دانشگاهی

تفاهمنامه علمی، پژوهشی و فرهنگی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان با جهاد دانشگاهی استان امضا شدبه گزارش اقتصادسرآمد، این تفاهمنامه علمی و پژوهشـی به منظور ایجاد ظرفیت های جدید علمی، پژوهشی و فرهنگی با حضور حسین یونسی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان و حمیدرضا مسکنی رئیس جهاد دانشگاهی استان گیلان به امضا رسید.استفاده مطلوب از توان علمی، تخصصی، آزمایشگاهی و کارگاهی دانشگاه برای رفع نیازهای مطالعاتـی، تحقیقاتی و آموزشـی در زمینه‌های دریایی، بندری و محیط زیسـتی، نمایشـگاه‌های تخصصی و کارگاه‌های آموزشـی، انجام خدمات مشاوره و انجام خدمات مطالعاتی و امکان سنجی مورد نیاز و همچنین استفاده متقابل از کتابخانه و اسناد علمی از جمله مفاد این تفاهمنامه بوده است. گفتنی است، اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در راستای ارتقای ارتباط صنعت با دانشگاه و همچنین ایجاد ظرفیت های جدید علمی، پژوهشی و فرهنگی تا به امروز با چندین دانشگاه مطرح سطح کشور تفاهمنامه امضاء کرده است.

برگزیده ها

رشد ۱۰ درصدی میزان تولید ماهی قرمز نسبت به سال گذشته

تولید ۹۰ میلیون قطعه ماهی قرمز سفره هفت‌سین

رییس گروه ماهیان زینتی و سـایر آبزیان سـازمان شـیلات ایران از تولید و پرورش بیش از ۹۰ میلیون قطعه بچه‌ماهی قرمز ویژه سفره هفت‌سین در کشور خبر داد و گفت: میزان تولید این ماهی نسبت به سال گذشته ۱۰ درصد رشد داشته است.به گزارش اقتصادسرآمد، محمدحسن الهی در خصوص وضعیت تولید ماهی قرمز سفره هفت‌سین به ایرنا اظهار داشت: ماهی قرمز با نام علمی Carassius auratus auratus به نام‌های ماهی طلایـی، ماهی گلی و ماهی حوضی معروف است که از خانواده کپور ماهیان و دارای بیش از ۲۰۰ گونه مختلف در دنیاست.به گفته وی، طی سـال‌های اخیر از ماهیان زینتی شامل گلدفیش، بلک مور، فایتر، تترا و زبرادانیو نیز در سفره هفت‌سین استفاده می‌شود.رییس گروه ماهیان زینتی و سایر آبزیان سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه ماهی قرمز با توجه به نماد زندگی، برکت و معیشت در سـفره هفت‌سین استفاده می‌شود، اظهار داشت: با توجه به قیمت خوب ماهی قرمز در سال گذشته امسال تولید افزایش ۱۰ درصدی داشـته است که انتظار می‌رود برای سـال‌های آینده نیز تولیدکنندگان وضعیت مطلوبی داشته باشند.الهی با بیان اینکه ماهیان قرمز عید در استخرهای خاکی و بتنی تولید می‌شوند، تصریح کرد: اکنون عمده تولید ماهیان قرمز هفت‌سین عید مربوط به استان‌های گیلان، اصفهان و قم است و مابقی استان‌ها نیز به‌اندازه نیاز خود تولید می کنند.وی یادآور شد: با شیوع بیماری کرونا تولیدکنندگان این نوع ماهی متضرر بودند؛ اما از سال گذشـته با کاهش بیماری روند تولید و فروش شرایط طبیعی خود را طی می کند.رییس گروه ماهیان زینتی گفت: سال گذشته قیمت هر قطعه ماهی قرمز معمولی در محل استخرهای پرورش به طور میانگین بین ۳ تـا ۵ هزار تومان از تولیدکنندگان خریداری می‌شد و امسـال نیز حداکثر قیمت برای ماهی قرمز معمولی حدود ۷ هـزار تومان اسـت، اما آنچه کـه در بازار با قیمت‌های بالا به فروش می‌رسد مربوط به شبکه توزیع می‌باشد و ارتباطی به تولیدکنندگان ندارد.الهی با بیان اینکه ماهی قرمز برای سلامت انسان خطری ندارد، توصیه کرد: ماهی قرمز شب عید از مراکز و فروشگاه‌های معتبر خریداری شود.وی با بیان اینکه مردم ماهی قرمز را بدون دغدغه و نگرانی خریداری کنند، گفت: تاکنون گزارشی مبنی بر انتقال بیماری توسط ماهی قرمز نداشته‌ایم، اما ممکن است با انتقال انگل برای سایر ماهیان و آبزیان خطر ایجاد کند؛ بنابراین شـهروندان زمان تعویض آب از دستکش استفاده کنند.رییس گروه ماهیان زینتـی ضمن تاکید بر اینکه مردم ماهی قرمز سالم خریداری کنند.

مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقنامه‌های سازمان بنادر

بازنگری تخفیف تعرفه‌های خدمات دریایی و بندری

مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقنامه‌های سازمان بنادر مطرح کـرد: تخفیف تعرفه‌هـای خدمات دریایی و بندری در حال بازنگری است.به گزارش اقتصادسرآمد، خسروسـرایی، اصلاح سـاختار تعرفه و راه اندازی سامانه تعرفه و سامانه یکپارچه صدور صورتحساب را از مهم‌ترین دستور کارهای سال آینده سازمان بنادر در این حوزه اعلام کرد.مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در حاشـیه نوزدهمین همایش کارشناسی تعرفه در بندر شهید رجایی اظهار کرد: اجرای طرح مطالعاتی اصلاح ساختار تعرفه تأثیر بسیار زیادی در اجرای سیاست‌های دولت الکترونیک، شفاف سـازی و رضایت‌مندی مشتریان و ذینعفان خواهد داشـت.وی ادامه داد: تخفیفـات اعطایی در تعرفه‌های خدمات دریایی و بندری بـا هدف اثربخش بودن و هماهنگی بیشـتر رویکردهای تعرفه‌ای با سیاست‌های کلی کشور در حال بازنگری اسـت و یکی از دغدغه‌های اصلی در این کار بهره‌مند شـدن مصرف کننده نهایی از تخفیفات است. به گفته مدیرکل ترانزیت، لجسـتیک و توافقنامه‌ها سـازمان بنادر و دریانوردی؛ آنچه که در قانون تسـریع به سازمان بنادر تکلیف شـده، تعرفه‌گذاری اثر برای تسـهیل ورود و خروج شـناورها و کالا و کانتینر به بنادر کشور است.سرایی بیان کرد: افزایش بهره‌وری و اثربخشی از تجهیزات و تأسیسات بندری و دریایی و جذب بیشتر کشتی، کالا و کانتینر و کمک به بهبودی شـرایط اقتصادی فعالیت‌های دریایی و بنـدری برای جذب سرمایه‌گذاری و بهبود کیفیت خدمات با ابزار نظام تعرفه‌ای از مهم‌ترین موارد در حال پیگیری است.وی با اشاره به برگزاری نوزدهمین همایش کارشناسـی تعرفه در بندر شـهید رجایی گفت: با توجه به اجرای طرح اصلاح ساختار تعرفه‌ها برای ساده بودن ساختار، منصفانه بودن تعرفه‌ها، توجه به منافع اقتصادی ملی نحوه پیاده‌سـازی و ممیزی این موارد با توجه به حضور کارشناسان و دست اندرکاران اجرای تعرفه در بنادر کشور به بحث و نظر گذاشته شد. گفتنی است؛ با توجه به اهمیت تعرفه خدمات دریایی و بندری در زنجیره حمل و نقل و لجستیک در خدمات بندری و دریایی و برای تشـریح تغییرات اعمال شده در کتابچه تعرفه‌های سال آینده با حضور مدیران، کارشناسان و دست اندرکاران اجرای تعرفه‌های مصوب خدمات بندری و دریایی در بنادر کشور، نوزدهمین همایش دو روزه کارشناسی تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی در بندر شهید رجایی برگزار شد.

با حضور وزیر راه و شهرسازی

افتتاح بخشی از کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب ایران

با حضور وزیـر راه و شهرسـازی ۲۵ کیلومتر از کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور افتتاح و عملیات اجرایی بزرگراه کهورستان ـلار نیز آغاز شد.به گزارش اقتصادسـرآمد،با حضور مهرداد بذرپاش وزیر راه و شهرسازی، مهدی دوستی اسـتاندار هرمزگان و جمعی از معاونان وزارت راه و شهرسـازی چند پروژه مهم در حوزه راهداری هرمزگان به بهره‌برداری رسـید.کریدور بزرگراهی نوار ساحلی جنوب کشور به موازات نوار ساحل جنوب کشور بندر در جنوب شرق شروع شده و در شلمچه در جنوب غربی کشور امتداد دارد.این پروژه به طور ۱۸۵۰ کیلومتر در استان‌های خوزستان بوشهر و هرمزگان و همچنین سیستان و بلوچستان قرار دارد.نوار ساحلی جنوب کشـور به لحاظ برخورداری از منابع عظیم نفت و گاز، دسترسی از طریق خلیج فارس و دریای عمان به آب‌های آزاد و همچنان سواحل زیبا و منحصر به فرد از جایگاه خاص و ویژه در اقتصاد دریا محور برخوردار است. با عنایت به توسعه اقتصاد دریای جنوب کشور در جنوب و با توجه به قطب اقتصادی اسـتان‌های جنوبی نقش عمده درآمد کشور از اسـتان‌ها و اهمیت حمل و نقل باری کشور در نوار سـاحلی ضرورتی انکارناپذیر اسـت لذا تکمیل این بزرگراه می‌تواند در تسهیل و برقراری ترافیک بین صنایع و بنادر جنوب کشور، توسعه گردشـگری، کاهش تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای و همچنین صرفه جویی در مصرف سوخت هم نقش بسزایی ایفا کند.در راسـتای تکمیل کریدور مذکور در حوزه استان هرمزگان هم اکنون بخشی از محور بندر خمیر-بندر لنگه به طول ۱۰ کیلومتر با اعتبار یک ۱٤۵۰ میلیارد ریال (ارزش روز ۳۰۰۰ میلیارد ریال) و همچنین بخشی از محور بندر جاسک-کاروان به طول ۱۵ کیلومتر با صرف اعتباری بالغ ۱۳۰۰ میلیارد ریال (ارزش روز ۳۰۰۰ میلیارد ریال) به بهره برداری رسـید. محور کهورستان لار بخشی از کریدور بندرعباس-کهورستان-لار- جهرم -شیراز است که استان هرمزگان را از طریق استان فارس به سایر اسـتان‌های مرکزی و غربی متصل می کند، این محور از بندر شهید رجایی از اسـتان هرمزگان آغاز شده و از طریق شهرستان‌های کهورستان، لار، جهرم و شیراز با اتصال به کریدور بزرگراهی جنوب به شمال کشور، استان‌های مرکزی و غربی کشور را به بنادر استان هرمزگان متصل می کند.محور کهورستان -لار در سـال‌های اخیر به عنوان جایگزین مناسب کریدور جنوب به شمار بندرعباس سیرجان با حجم بالای تردد وسایط نقلیه سنگین ترانزیتی مواجه شده است.

تاریخ دریایی

به پاسداشت از دریادار بایندُر

تنب بخشی از ایران است

او را «بنیانگذار نیروی دریایی دوره معاصر ایران» می دانند؛ نیرویی که این روزها در تمامی جهان رد و نشان و در عرصه دریا، حرف ها برای گفتن دارد. سی نیوز خبر داد که قرار است یک فیلم سینمایی به نام «بایندر» ساخته شود. این فیلم سینمایی که مورد حمایت نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی و برخی از فعالان حوزه دریا قرار گرفته است، با تمرکز بر نام بایندر، بخشی از خدمات و افتخارات بایندر و نیروی دریایی را روایت کند. در این باره مشتاق شدیم با جستجو در منابع، کمی بیشتر در باره بایندر بدانیم. در باره فرزندی از خاک پاک ایران و از طایفه غیور بایندر:

شرح حال

شهید غلامعلی بایندر در ۲۳ آذر ۱۲۷۷ در تهران متولد شد. پدرش علی‌اکبرِ دبیر دربار از طایفه مشهور بایندر است.

بایندر در نوجوانی وارد مدرسه دارالفنون شد و تحصیلات عمومی را طی کرد و دوره مخصوص مهندسی آنجا را هم به پایان رساند؛ آنگاه در ۱۲۹٦شمسی وارد مدرسه نظام مشیرالدوله شـد و پس از ۳ سال با درجه سـتوان دومی به خدمت ارتش درآمد.

اعزام به مأموریت جنگی

به عنوان نخستین مأموریت جنگی، در ۱۳۰۰ش به مازندران فرستاده شد و چون در اردوی عملیاتی تنکابن از خود رشادت نشان داد، به اخذ مدال طلا نائل گردید. ظاهراً مأموریت دوم او پیوسـتن به اردوی گیلان به منظـور مقابله با قوای میرزا کوچک‌خان بود که ۷ ماه به درازا کشید. در همین زمان نظام قدیم منحل، و ارتش جدید تشکیل شد و بایندر با درجه سـتوان دومی در تشکیلات جدید به خدمت پرداخت و رسـته توپخانه را برگزیـد. وی اندکی بعد همراه سـرهنگ امان‌الله جهانبانی برای سرکوب اسماعیل آقا سمیتقو به آذربایجان غربی شتافت و در نبرد با او شجاعت بسیار از خود نشـان داد، چنانکه به پیشنهاد تیمسار جهانبانی موفق به اخذ نشـان «ذوالفقار ٤» گردید که در آن زمان معمولاً به افراد جوانی همانند او داده نمی‌شد.

تکمیل تحصیلات نظامی

در خرداد ۱۳۰۲ بایندر برای ادامـه تحصیلات و فرا گرفتن فنون جدید نظامی در رسته توپخانه عازم فرانسه شد و در دانشکده توپخانه «پواتیه» به آموختن پرداخت و ضمناً دوره تکمیلی توپخانه «فونتن بلو» را نیـز گذراند و در مهر ۱۳۰٤ به ایران بازگشت و زیرنظر سرتیپ یزدان‌پناه فرماندهی آتش‌بار توپخانه را عهده‌دار شد.

در ۱۳۰۷ش برای دومین بار، به منظور تکمیل تحصیلات نظامی به فرانسه رفت و در دانشگاه جنگ به تحصیل پرداخت و همزمان معاونت سرپرستی دانشجویان ایران در اروپا را برعهده گرفت و تا پایان اقامتش در آنجا (۱۳۰۹ش) همین سمت را داشت.

وی در ۱۳۰۹ش معاون هنگ توپخانه کوهسـتانی و کفیل فرماندهی همان هنگ شد. در زمانی که دولت ایران ساخت نخستین ناوهای جنگی را به ایتالیا سفارش داد، بایندر به سرپرستی گروهی از نظامیان در اواخر سال ۱۳۰۹ یا اوایل ۱۳۱۰ش رهسپار ایتالیا شد تا هم دوره‌های لازم را ببیند و هم بر ساخت کشتیها نظارت کند. افراد تحت فرماندهی او در رشـته‌های مختلف مربوط به ناوهای جنگی در چند شهر ایتالیا به تحصیل پرداختند.

وی پـس از بازگشـت بـه ایـران در ۱۳۱۰ش به سـمت کفیـل فرماندهی نیروی دریایی جنوب منصوب، و عازم آنجا شد.

خدمات و مقامات

از مأموریت های مهم بایندر در این منصب سـفر به جزیره تنب همراه با گروهی از افراد نیروی دریایی در ۱۳۱۳ش/۱۹۳٤م بود. او ضمن بازدید از آن‌جا رسماً به مقامات نیروی دریایی انگلیس، مستقر در تنب اعلام کرد که این جزیره بخشی از ایران اسـت؛ وی با این کار موجبات نگرانی و اعتراض وزارت خارجه بریتانیا را فراهم آورد.

بایندر در ۱۳۱۳ش به درجه ناخدا دومی، و در ۱۳۱۵ش به درجه ناخدا یکمی، و در ۱۳۱۹ش به دریاداری رسید.

دوران خدمت بایندر در نیروی دریایی، با کوشش‌ها و تلاش‌های مجدانه او برای سـازمان‌دهی این نیرو همراه بود. وی در جنوب ناوگانی مرکـب از دو ناو ۷۵۰ تنی ایتالیایی و ٤ ناو ۵۰۰ تنی و هزار ملوان در مقر نیروی دریایی خرمشهر تحت فرماندهی داشت. به علاوه، مقارن با شـروع جنگ جهانی، فرماندهی بخشی از لشکر ششم خوزستان هم به او سپرده شد و او با همکاری فرماندهی نظامی محلی استحکامات گسترده‌ای در اطراف خرمشهر احداث کرد.

شهادت در خرمشهر

با حمله متفقین به ایران و یورش نیروهای دریایی انگلسـتان به سواحل جنوبی، بایندر به مقابله جدی با آنان پرداخت و در روزهای جنگ مرتب به پاسـگاه‌های مرزی سرکشـی می‌کرد، تا آنکه در سـوم شـهریور ۱۳۲۰ وقتی که در یکی از پاسگاه‌های خرمشـهر به سـر می‌برد، مورد حمله قرار گرفت و همراه با یکی از همکارانش به نام سروان مکری‌نژاد کشته شد.

چند روز پس از شهادت وی، برادرش ناو سروان یدالله بایندر که مسئولیت کفالت فرماندهی نیروی دریایی در دریای خزر را بر عهده داشـت، نیـز بر اثر بمباران نیروهای شوروی کشته شد.

مطالعات و آثار

دریادار بایندر با توجه به اقامت چند سـاله در کشـورهای اروپایی به زبان‌های انگلیسی، فرانسه، ایتالیایی و ترکی تسلط داشـت و به این زبان‌ها به خوبی تکلم می‌کرد.

وی مردی اهل مطالعه و تحقیق و نویسـنده بود. در ایـام اقامتش در جنوب به تحقیقات و مطالعات قابل توجهی درباره خلیج فارس دست زد که نتایج برخی از آن‌ها را بعداً منتشر کرد.

آثار مکتوب بایندر عبارتند از: ۱. نقشه خلیج فارس (تهران، ۱۳۱۰ش)؛ ۲. خلیج فارس (خرمشـهر، ۱۳۱۷ش)؛ ۳. جغرافیای خلیج فارس (تهران، ۱۳۱۹ش)؛ ٤. اصول دریانوردی؛ ۵. آیین‌نامه‌های توپخانه در ٦ جلد؛ ٦. راهنمای ناوی؛ ۷. مقالاتی در مجله ارتش؛ ۸. دستور تیر توپخانه سبک؛ ۹. آیین‌نامه مشق پای توپ کوهستانی، و چند اثر دیگر (خانابا مشار، ج ٤، ص ۷۱۵-۷۱٦؛.

نکته:

قصه جزایر ایرانی که به دلیل موقعیت خاص، مورد توجه کشورهای دیگر هستند، قصه طولانی اسـت و البته هر جا که پای خیانت دولتی ها در میان نبوده، غیرت فرزندان این آب و خاک، مانع از جدایی پاره ای از تن وطن شده است. بحرین که یکی از جزایر ایران بود با خیانت مسلم و کثیف محمدرضا پهلوی از ایران جدا شد و کشورهای حاشیه خلیج با حمایت دشمنان دیرینه ایران، به جزایر دیگر از جمله تنب، چشم دارند. در داستان زندگی بایندر می بینیم که غیرت فرزندان ایران همواره و همیشه پای حفظ سرزمین ایران بوده و هست و خواهد بود.