

منوعیت ۴۵ روزه صید ماهی حلوا سفید

در صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس

سرپرست معاونت صید و بنادر ماهیگیری اداره کل شیلات خوزستان، از ممنوعیت صدور مجوز صید ماهی حلوا سفید به دلیل شروع فصل تخم ریزی و کمک به بهسازی ذخایر این گونه ارزشمند آبی دریایی از اول خرداد ماه ۱۴۰۲خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، فرامرز مزارعی افزود: با توجه به بررسی محققان پژوهشکده آبی پروری جنوب کشور و همچنین مصوبات کمیته مدیریت صید شیلات خوزستان و به منظور کمک به بهسازی ذخایر ماهی حلوا سفید (Pampus argenteus) در فصل تخم‌ریزی این گونه، صدور مجوز صید توسط واحدهای صدور مجوز از اول خرداد ماه ۱۴۰۲، ممنوع است.وی ادامه داد: در همین راستا هر گونه صید، جابه‌جایی و حمل ادوات صیادی در صیدگاه‌ها و بنادر ماهیگیری در صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس از ۱۱ خرداد ماه سال جاری به مدت ۴۵ روز ممنوع خواهد بود. مزارعی بیان کرد: فرماندهی یگان حفاظت از منابع آبی شیلات استان نیز در صورت مشاهده تخلف نسبت به برخورد قانونی خواهد کرد. ماهی حلواسفید یا زبیدی از گونه‌های آبی بارزش در معرض خطر انقراض در صیدگاههای شمال غرب خلیج فارس است. فشار بیش از حد به ذخایر آبی‌زان دریایی و صید در فصل ممنوعیت آسیب‌های جدی به ذخایر ماهی حلوا سفید وارد کرده است.بخشی از ماهی حلواسفید به کشورهای حوزه خلیج فارس به‌خصوص کویت قاچاق می‌شود. صیادان خوزستانی سالانه ۵۰ تا ۵۵ هزار تن ماهی و میگو از صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس صید می‌کنند. استان خوزستان از نظر صید دریایی پس از سیستان و بلوچستان، هر مکران و بوشهر در جایگاه چهارم کشوری قرار دارد.

جلوگیری از ورود کالاهای بی کیفیت ملوانی به مناطق ساحلی خوزستان

مدیرکل استاندارد خوزستان گفت: از این پس از ورود کالاهای بی کیفیت ملوانی یا ته‌لنجی به مناطق ساحلی خوزستان جلوگیری خواهد شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی داوودی در گفتگو با خبرنگاران رسانه‌های جمعی افزود: نمونه برداری از محموله‌های وارداتی ملوانان و تعاونی‌های مرزن‌نشین خوزستان دستور کار استاندارد قرار گرفته است. وی با اشاره به اینکه تعدادی از ملوانان با استفاده از تسهیلات قانونی واردات کالاهای ته لنجی، اقدام به واردات و ترخیص کالاهای غیر ضروری و بی کیفیت می‌کنند افزود: به منظور حمایت از مصرف‌کننده، نظارت بر واردات کالاهای ته لنجی تشدید خواهد شد. داوودی افزود: بخشی از کالاهای وارداتی بی کیفیت ملوانی از طریق شهرهای ساحلی خوزستان به سایر نقاط کشور عرضه می‌شود از این رو ادامه این وضعیت که به ضرر منافع عمومی است امکان پذیر نیست. وی گفت: اداره کل استاندارد خوزستان از این پس بر نحوه واردات کالاهای ته لنجی از شهرهای بندری خوزستان نظارت قانونی خواهد کرد و چنانچه تشخیص داده شود که کالای وارداتی شاخص‌های استاندارد را ندارد به کشور مبداء مرجوع خواهد شد.مدیرکل استاندارد خوزستان در ادامه با اشاره به اینکه واردات کالاهای ته لنجی ادامه خواهد شد افزود: سقف واردات کالاهای ته لنجی مصوب گمرک باید رعایت شود تا تولیدکنندگان داخلی آسیب نبینند.

بازگشت یدک‌کش نیمروز به چرخه فعالیت دریایی بنادر هرمزگان

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: یدک‌کش نیمروز پس از اتمام تعمیرات اساسی و زیرآبی و بازدیدهای دوره‌ای در سراسره تعمیراتی بندر شهید رجایی به آب‌اندازی شد.به گزارش اقتصاد سراسرآمد، فریدون پیشدار با اعلام این مطلب افزود: این یدک‌کش ازغامی از بندر بوشهر از نوع یدک‌کش‌های پر قدرت سازمان بنادر و دریانوردی است. وی قدرت سیستم رانش یدک کش نیمروز را حدود چهار هزار و ۴۰۰اسب بخار یا قدرت کشش بیش از ۵۰ تن اعلام کرد.معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان ادامه داد: این یدک‌کش که در پهلودهی و جداسازی کشتی‌های تجاری و نفت‌کش‌ها، اسکورت و انتقال کشتی‌ها کاربرد دارد، دارای ۳۲متر طول، ۱۰ متر عرض با حدود پنج متر ارتفاع می‌باشد.پیشدار در پایان از جمله تعمیرات انجام شده بر روی این یدک‌کش به داکینگ و استقرار بر روی سرسره، خزه تراشی بدنه زیر آبی و رو آبی، شستشو و نمک زدایی، گریت بلاست و رنگ آمیزی بدنه زیرآبی، تعمیرات سیستم‌های لوله‌کشی و همچنین تعمیر سیستم رانش شاتل اشاره کرد.



گروه امنیت دریا – ناصر دادیار، علیرضا پژوهان و سهراب مجدفر –

دولت‌ها با تشکیل نیروی دریایی از آن به عنوان ابزار اعمال سیاست و نفوذ در خارج از مرزهای سرزمینی استفاده کرده‌اند. نخستین وظیفه و مأموریت نیروهای دریایی، «واپایش تجارت دریایی از طریق حکمرانی بر دریا» است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، ناصر دادیار، کارشناسی ارشد مدیریت دریایی – علیرضا پژوهان، کارشناسی ارشد معماری کشتی و سهراب مجدفر کارشناسی ارشد معماری کشتی در مقاله تحلیلی درباره ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی نوشتند: با نگاهی به تاریخ می‌توان دریافت که دولت‌ها با تشکیل نیروی دریایی از آن به عنوان ابزار اعمال سیاست و نفوذ در خارج از مرزهای سرزمینی استفاده نموده‌اند. نخستین وظیفه و مأموریت نیروهای دریایی، «واپایش تجارت دریایی از طریق حکمرانی بر دریا» است. در واقع علت ظهور و سقوط امپراطوری‌ها و قدرت‌های بزرگ، در واپایش یا عدم واپایش بر دریاست. واقع مطلب آن است که اگر کشورهایی مانند پرتغال، هلند و انگلستان که جمعیت، منابع و جغرافیای محدودی دارند و به موفقیت دست یافته‌اند، تنها به دلیل قدرت دریایی آن‌ها بوده‌است.

در حقیقت تنها بر خورداری از قدرت دریایی است که می‌تواند توضیح دهد چگونه کشور کوچکی مانند برتانیا که نیرو زمینی ضعیفی داشت، توانست امپراطوری بزرگی ایجاد کرده و به هر نقطه‌ای که مایل بود، قدرت خود را اعمال نماید. در رابطه با منزلت و جایگاه ارزنده و استراتژی نیروی دریایی، «تیل» (۱) از صاحب‌نظران برجسته مباحث نیروی دریایی معتقد است که سلطه برتانیا بر جهان بر مبنای برتری جمعیتی یا اندازه فعالیت تجاری آن



نبود، بلکه به دلیل قدرت و برتری دریایی بوده‌است. دیپلماسی شناورهای توپ‌دار، تجلی بارز استفاده از نیروی دریایی برای اعمال قدرت است. اشاره به این نکته جالب است که نیروی دریایی در برخی از کشورها از جمله آمریکا دارای چنان اهمیتی است که می‌توان آن را وزارت دفاع دوم این کشور دانست. امروزه نیروی دریایی بیشتر در سه عرصه دیپلماتیک، پاسپانی و نظامی فعالیت می‌کند. موقعیت دریایی ایران به گونه‌ای است که یک نیروی دریایی بسیار کارآمد را می‌طلبد تا بتواند به یک قدرت دریایی تبدیل گردد و بر پایه آن از منافع ملی خود دفاع نماید. تضعیف نیروی دریایی یا وجود یک نیروی دریایی ناکارآمد می‌توانند پیامدهای امنیتی ناگواری را به همراه داشته باشد و نتواند از این موقعیت دریایی بسیار مناسب در راستای تقویت قدرت دریایی خود استفاده نماید. براساس این واقعیت‌های ژئوپولیتیکی خلیج فارس و تنگه هرمز است که ایران باید در پی توسعه نیروی دریایی خود باشد.

وجود این نیروی دریایی نه تنها می‌تواند مدافع منافع ملی ایران در خلیج فارس باشد، بلکه می‌تواند زمینه خیزش ایران برای تبدیل شدن به یک قدرت دریایی برتر را فراهم آورد. چرا که بسترهای جغرافیایی ایران در این زمینه کاملاً فراهم است و نیازمند اراده ملی و سیاسی برای شکل‌گیری این مهم است. حضور ناوهای خودی در کشورهای خارجی بیانگر قدرت دریایی کشور صاحب پرچم است و می‌تواند این ایده را به ملت آن کشور القا نماید که چنین قدرتی وجود دارد. در این حالت هیچ تهدید نظامی وجود ندارد و ناوهای حضور یافته‌به به عنوان سفیران کشور خود عمل می‌نمایند.

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران (نداجا) که امروزه از آن به عنوان نیروی دریایی راهبردی یاد

بررسی نقش نیروی دریایی راهبردی ارتش در آب‌های بین‌المللی

موقعیت دریایی ایراننیروی دریایی کارآمدرامی‌طلبد

بخش اول

اعتقادی، سیاسی، روانی و... می‌شود. قدرت دریایی تنها بعدی از قدرت ملی کشورها است که به دارنده آن امکان تحرک حقوقی، قانونی و حضور فیزیکی در تمامی نقاط دنیا را می‌دهد. قدرت دریایی از ابعاد جغرافیایی – سرزمینی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، دیپلماتیک و نظامی شکل یافته است. ریچارد هاردینگ(۳)، در کتاب قدرت دریایی و دریایی (۱۸۳۰–۱۹۵۰) می‌نویسد: «قدرت دریایی به لحاظ تاریخی به تعدادی عناصر مرتبط، هم در داخل و هم در خارج نیروی دریایی بستگی دارد. توان واقعی قدرت دریایی به سرمایه‌گذاری، توانمندی مدیریت مرکزی، کمیت و کیفیت منابع دریایی واقعی، شناورها، ملوانان و افسران، زیرساخت‌های دریایی، وضعیت سیاسی و تصمیم‌گیری در حوزه دریابستگی دارد».

مأموریت ناوگروه ۸۶

«نیروی دریایی امروز در بسیاری از نقاط عالم و در کشور ما یک نیروی راهبردی است؛ به چشم یک نیروی راهبردی به نیروی دریایی باید نگریسته شود». این سخن فرمانده معظم کل قوا درباره نیروی دریایی ارتش را باید سرآغاز تحول در این نیرو دانست. یکی از ملزومات راهبردی شدن نیروی دریایی ارتش حضور در مناطق مختلف جهان و برافراشته کردن پرچم جمهوری اسلامی ایران در نقاط مختلف جهان است. علاوه بر آن، نیروی دریایی ارتش با تشکیل سه فرماندهی اقیانوسی در اقیانوس‌های هند، آرام و اطلس در پی آن است تا

فعالیت و حضور خود را با هدف صیانت از منافع کشور در پهنة آب‌های جهان گسترش دهد. مأموریت ناوگرو ۸۶ ملقب به ناوگروه ۳۶۰، گشت‌زنی در آب‌های دوردست و حراست از خطوط مواصلاتی تجاری ایران در دریاهای آزاد و بین‌المللی می‌باشد که از اوایل مهرماه ۱۴۰۱ آغاز شده و همچنان در جریان است. ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش نخستین ناوگروهی است که طبق برنامه‌ریزی قرار است یک‌بار دور کره زمین را گردش کند.

حرکت گروه کشتیرانی در راستای توافق ریلی رشت – آستارا؛

۲۶ فروند شناور خزر به ظرفیت ۳۶۰۰ تی‌ای‌یو آماده حمل بار به مقصد روسیه



مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران امضای توافق‌نامه خرید کشتی با باشگاه همگرایی کریدور شمال– جنوب در روسیه را هم راستا با توافق ریلی رشت– آستارا دانست و گفت: خطوط حمل و نقل دریایی در دریای خزر ظرف ماه‌های گذشته تجهیز شده و هم‌اکنون این ناوگان با ۲۶ فروند شناور جنرال کارگو، ظرفیت حمل ۳۶۰۰ تی‌ای‌یو و ۱۰۴ هزار DWT بار را دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا مدرس خیابانی با اشاره به توافق ریلی رشت– آستارا که از سوی رؤسای جمهور دو کشور ایران و روسیه به امضا رسیده، گفت: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در راستای

همین توافق، اقدام به امضای موافقتنامه خرید و ساخت کشتی با باشگاه همگرایی کریدور شمال– جنوب نموده‌است.مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه گروه کشتیرانی با در اختیار داشتن ۱۳۹ فروند کشتی در انواع مختلف، ظرفیت حمل بار ۵ میلیون DWT را دارد، گفت: کشتی‌های این ناوگان، در کنار ۲۹۴ هزار تی‌ای‌یو کانتینر ملکی و ۱۳۹۴ واگن، در آسیا و اقیانوسیه، کشورهای CIS و سایر کشورهای آسیایی، آفریقایی و اقیانوسیه تردد دارد. وی تصریح کرد: در این راستا خطوط حمل و نقل دریایی در دریای خزر نیز ظرف ماه‌های گذشته تجهیز شده و هم‌اکنون این ناوگان با ۲۶ فروند شناور جنرال کارگو، ظرفیت حمل بار ۳۶۰۰ تی‌ای‌یو و ۱۰۴ هزار DWT را دارد.مدرس خیابانی گفت: همچنین در حوزه حمل سراسری بار در کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب نیز برنامه ریزی دقیقی صورت گرفته تا با استفاده از ظرفیت‌های حمل و نقل ترکیبی، کالا از بنادر شمالی ایران به مقصد سایر بنادر حاشیه دریای خزر حمل شود. مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر اینکه حمل بار در قالب کریدور شمال– جنوب از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاهتر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزانتر است، گفت: انتقال حدود یک ماهه کانتینر از بنادر دنیا به مسکو در مقابل ترانزیت ۴۵ روزه از دریای بالتیک، از جمله مزایای حمل بار در قالب کریدور شمال– جنوب است.مدرس خیابانی با اشاره به قابل رقابت بودن حمل بار در قالب کریدور شمال– جنوب با حمل بار از طریق کانال سوئز گفت: حمل بار در مسیر کریدور شمال– جنوب یکی از ماینبرهای مهم در صنعت حمل و نقل دریایی جهان به شمار می‌رود.

محمدشکیمی نسب خبرداد

پایانه مسافری دریایی بندر بوشهر، دی‌ماه افتتاح می‌شود

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به افتتاح بخش دریایی پایانه مسافری بندر بوشهر گفت:

بخش خشکی این پایانه دریایی دی امسال وارد مدار بهره‌برداری می‌شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکیمی نسب با اشاره به ساخت پایانه مسافری دریایی بندر بوشهر اظهار داشت: بوشهر در عرصه گردشگری دریایی نقش مهمی دارد که در این راستا توسعه زیرساخت‌های بندری مورد توجه ویژه قرار گرفته است. وی با اشاره به راه‌اندازی پایانه مسافر دریایی بوشهر گفت: این پایانه نقش مهمی در پاسخگویی به نیازهای گردشگران در حوزه دریا

دارد که اکنون روند اجرایی آن تسریع یافته است.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از افتتاح بخش دریایی پایانه مسافری بندر بوشهر در سال قبل خبر داد و گفت: سالن و محوطه پایانه مسافر دریایی بوشهر نیز امسال تکمیل می‌شود.

شکیمی نسب ساخت پایانه مسافری دریایی بندر بوشهر را بر اساس استانداردهای بین‌المللی اعلام کرد و گفت: بر اساس قرارداد منعقد شده سالن و محوطه پایانه مسافری بندر بوشهر باید در خرداد سال ۱۴۰۳ تکمیل و افتتاح شود، ولی با تلاش انجام شده چهار ماه زودتر از برنامه زمان‌بندی، دی ماه امسال وارد مدار بهره‌برداری می‌شود. وی از افزایش عمق اسکله پایانه مسافری دریایی بوشهر خبر داد و بیان کرد: در پایانه مسافری بندر بوشهر تردد کشتی‌هایی با طول ۱۴۵ متر طراحی شده و عمق آب در این اسکله با انجام لایروبی از ۵ به ۷ متر افزایش یافته است.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر اضافه کرد: در ساخت پایانه مسافری دریایی بندر بوشهر افزون بر ۳۵۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری و براساس استانداردهای جهانی ساخته شده است.