

موافقت کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی با ساخت و بهره برداری از ۵ سازه دریایی

موافقت کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی با ساخت و بهره برداری از ۵ سازه دریاییخبرگزاری آریا - دبیر کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از موافقت این کمیته برای تمدید مجوز ساخت اسکله پتروشیمی و تفریحی، بندر اختصاصی، تمدید مجوز بهره‌برداری از دو شاخه موج شکن ویژه پرورش ماهی و تمدید مجوز ساخت کارگاه تعمیر شناور در استان های مازندران،

بوشهر و هرمزگان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمید خلیلی از موافقت این کمیته برای تمدید مجوز ساخت اسکله پتروشیمی و تفریحی، بندر اختصاصی، تمدید مجوز بهره برداری از دو شاخه موج شکن ویژه پرورش ماهی و تمدید مجوز ساخت کارگاه تعمیر شناور در استان‌های مازندران، بوشهر و هرمزگان خبر داد.

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر ادامه داد: کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی پس از بررسی کارشناسی مدارک متقاضیان، با تمدید مجوز ساخت اسکله پتروشیمی و تمدید مجوز ساخت بندر اختصاصی فجر چم در استان بوشهر، تمدید مجوز ساخت اسکله تفریحی و تمدید مجوز بهره‌برداری از دو شاخه موج‌شکن طرح پرورش ماهی در استان مازندران و تمدید مجوز ساخت کارگاه ساخت و تعمیر شناور در استان هرمزگان موافقت کرد.

لازم به ذکر است، بر اساس بند ۲۲ ماده ۱۳یین‌نامه سازمان بنادر و دریانوردی مصوب سال ۱۳۴۸ مجلسین و الحاقیه تبصره مصوب سال ۱۳۸۷ مجلس شورای اسلامی، سازمان بنادر و دریانوردی موظف است از ساخت و ساز و بهره‌برداری از تأسیسات و تجهیزات دریایی فاقد مجوز از طریق مراجع ذیصلاح قانونی جلوگیری کند

ثبت حضور یک پرنده نادر دریایی در خراسان شمالی

نخستین حضور از پرستوی دریایی نوک کاکایی در استان خراسان شمالی در منطقه حفاظت شده گلیل و سرائی توسط یک دوستدار محیط زیست ثبت و ضبط شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، اولین حضور از پرستوی دریایی نوک کاکایی در استان خراسان شمالی در منطقه حفاظت شده گلیل و سرائی توسط بابک قویلد نامانلو یک دوستدار محیط زیست ثبت و ضبط شد. این پرستو به وسیله منقار سیاه و کوتاه و دم خاکستری کم شکاف تشخیص داده می شود. پاهایش سیاه و به طور محسوس بلندتر از پاهای سایر پرستوهای دریایی است. سیاهی روی سر را در زمستان از دست می دهد و سرش خیلی سفیدتر از سر پرستوی دریایی بیصدا می شود. پرنده نابالغ تارک نخودی رنگ دارد و پره‌ای دور چشمش تیره رنگ است.

این پرنده ۳۸ سانتیمتر طول دارد و شبیه پرستو دریایی تک زرد است، با این تفاوت که منقارش کوچکتر و ضخیم تر و شبیه منقار کاکایی ها و به رنگ سیاه یکدست است. در پرنده بالغ، عمق شکاف دم کمتر و فاقد تاج کوتاه همانند پرستو دریایی تک زرد است، اما، دم و دمگاهش سفید مایل به خاکستری و حاشیه ی شاهپرها تیره رنگ است.

ز زمستان ها، فاقد تارک سیاه‌اند، اما به صورت متغیری، در پشت چشم هایشان لکه ی سیاهی دیده می شود. در پرنده جوان، خال های روی خط بالی و پوشش داخلی بال، کمتر از پرستو دریایی تک زرد بوده و تاج سفید و لکه ی سیاه چشمی در آن دیده می شود. راحت تر از پرستو دریایی تک زرد پرواز کرده و در این حالت، گردنش کوتاهتر دیده می شود. در حالت نشسته، پاهای سیاهپوش بلندتر از پرستوی تک زرد است. و در فصل تولید مثل، حشرات را در هوا شکار می کند. صدای این پرنده شبیه «گر- وک» و در پرنده جوان با نرمی به صورت «پری یپ» شنیده می شود. این پرندگان در باتلاق های شور، سواحل شنی و آب های داخلی به سر برده و در سواحل شنی و جزایر حاشیه آب های شور، به صورت گروهی آشیانه می سازند. در ایران، عمدتاً تابستان‌ها، در شمال به تعداد فراوان دیده شده و تعداد اندکی از آنان در جنوب شرقی دریای خزر و همچنین خلیج فارس زمستانی گذرانی می کنند. حفاظت از مناطق تولید مثل این پرنده اهمیت حیاتی دارد.

حضور این پرنده دریایی کم یاب و ارزشمند در استان خراسان شمالی برای نخستین بار از اهمیت بالایی برخوردار است چرا که نشان‌دهنده وضعیت مساعد آب و هوایی و تالاب‌های استان برای سکونت تابستانی این گونه زیبای پرندگان است.



حامد شایگان، خبرنگار اقتصادی خبرگزاری موج: با وجود جولان شرکت های دولتی در اقتصاد دریا، کسب اطلاعات

برای اهالی رسانه بسته است

اقتصادسراسرآمد: ما در روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد بر این باوریم که وجود رسانه های دولتی یا صاحب هلدینگ دریایی، کمکی به توسعه این حوزه نمی کنند نظر شما چیست؟

حامد شایگان: اولین مسئله اقتصاد دریا این است که این فعالیت با دولت تعریف می شود؛ یعنی، شرکت های دولتی در اقتصاد دریا و حمل و نقل دریایی حرف اول را می زنند. این وضعیت به معنای بسته بودن در برای کسب اطلاعات برای اهالی رسانه محسوب می شود؛ چون اقتصاد ایران در وضعیت تحریم به سر می برد و کسب اطلاعات از فعالیت‌های اقتصادی دولت در بستر دریا همچون ترانزیت، حمل و نقل اقلام و کالاها، مبدا و مقصد کالاها، سطح تجارت و ذیل پرچم کدام کشورها چالشی است که یک خبرنگار نمی تواند داده و اطلاعات کافی برای گزارش خود جمع آوری کند و محدود به گزارشات شرکت‌های دولتی می شود.

بنادر نیز در ایران با مشکلات و مسائل عدیدهای مواجه هستند و چون یک نگاه حاکمیتی در این خصوص وجود دارد شما تنها از طریق سازمان‌های دولتی می‌توانید کسب اطلاعات کنید که با گزارشات کلیشه‌ای و محدود مواجه می‌شویم.

اقتصادسراسرآمد: اینجا رسالت رسانه های اثر گذار، خصوصی و نیمه دولتی چیست؟

حامد شایگان: رسانه‌های تخصصی حوزه حمل و نقل دریایی، درباره وضعیت حمل و نقل دریایی کشورهای دیگر را خوب نمی‌شناسند. مثلاً در حوزه کشیترانی، کشورهایی که در موضوع تعمیرات کشتی‌ها به خوبی عمل می‌کنند مثل اسپانیا و پرتغال هستند که درآمد‌های بسیار بالایی از این طریق کسب می‌کنند که در رسانه‌ها کمتر به این موضوعات پرداخته می‌شود. اگر اطلاعات اقتصادی حمل و نقل دریایی کشورهای دیگر بازنشر شده و اطلاعات عمومی در این باره بیشتر گردد که با افزایش سطح انتظارات عمومی، شرکت‌های دولتی را مجبور به نشر اطلاعات و جزئیات بیشتر برای رسانه‌ها کند.

همچنین با توجه به اینکه فعالیت‌های دریایی را عمدتاً با حمل و نقل آن می‌شناسیم که زیر نظر وزارت راه و شهرسازی فعالیت دارد، می‌توان پیشنهاد کرد که در سرویس های خبری رسانه ها(خبرگزاری ها) بخش راه از بخش شهرسازی تفکیک گردد تا موضوع مهم حمل و نقل به طور ویژه‌ای مورد توجه قرار گیرد. از این رو که با عنایت به موقعیت ایران، می‌توان هاب حمل و نقل دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی به ویژه در مناطق صنعتی چون چابهار برای کشور در منطقه و جهان ایجاد کرد و با تقویت هر از این بسترها، پتانسیل سایر بسترهای حمل و نقل شکوفا گردد.

خصوصاً حمل و نقل ریلی مکمل حمل و نقل دریایی است؛ چراکه عمده کالاهایی صادراتی مثل سنگ آهن، گندله و ... و اقلام وارداتی مثل نهاده‌های دامی، ذرت، گندم و ... به صورت فله است که از طریق حمل و نقل ریلی منتقل می‌شوند.

اقتصادسراسرآمد: برای کارآمدی بیشتر رسانه‌ها در حوزه اقتصاد دریاپا به چکار باید کرد؟

حامد شایگان: عدم تفکیک ساختاری برای موضوع مهمی چون حمل و نقل، ضعف در اجرای برنامه‌ها از طرف شرکت‌های دولتی، دولتی بودن بخش عمده‌ای از حمل و نقل به ویژه دریایی و عدم ارائه اطلاعات کافی از سوی بخش‌های دولتی سبب شده تا ناکارآمدی رسانه‌ها بیشتر مشخص شود؛ رسانه‌ها بیشتر منتظر خوراک اطلاعاتی هستند و به دنبال اطلاعات نیستند و باید اطلاعات به آن‌ها داده شود که بزرگترین ضعف رسانه محسوب می شود.

بسته بودن درهای اطلاع‌رسانی شرکت‌های حمل و نقل دولتی به ویژه در دوران تحریم و به دلیل کاهش سرمایه‌گذاری و فعالیت در این بخش، کارکرد رسانه‌ها در پوشش و اطلاع‌رسانی اطلاعات این حوزه و مشخص



کردن نقاط ضعف و قدرت فعالیت‌های حمل و نقل در کشور رادچار نقصان و خدشه جدی کرده است.

اقتصادسراسرآمد: کشور ما ن سبقه طولانی در حوزه دریا دارد، به نظر شما چرا وضعیت ما این گونه است؟

حامد شایگان: درخصوص کشتی سازی ما تجربه کشتی سازی داریم ولی کشتی ساز نبوده و نیستیم. در گذشته، شرکت ملی نفت کش ایران بزرگترین ناوگان دنیا را داشته است و این ناوگان به علت فرسودگی از دور خارج شدند؛ چرا که ما کشتی ساز نبودیم و نتوانستیم جایگزین کنیم. علیرغم اینکه در دوران باستان هم ما در تقابل با یونان ناوگان کشتی خوبی داشته‌ایم، ولی امروزه تکنولوژی کشور در این زمینه، درجه دو و یا سه در سطح دنیا می باشد و با تکنولوژی روز فاصله دارد.

در مبحث آبی‌پروری مایشتربه صورت ستی در کشور انجام می شود و در سال‌های اخیر به صورت محدود پرورش در قفس در حال انجام است. صید دریایی هم به صورت ستی انجام می شود و صید تریال در آب های جنوب کشور توسط کشور چین و بدون لحاظ مسائل زیست محیطی انجام می گیرد.

فقدان یک برنامه جامع بهره‌برداری از محیط آبی و ساحلی در کشور و همچنین وابستگی کشور به تکنولوژی ساخت و توسعه و بهره‌برداری از پرچم سایر کشورها برای ترانزیت به دلیل محدودیت‌های موجود، عملاً بخشی بزرگی از درآمد‌های ناشی از اقتصاد دریامحور را به سایر کشورها منتقل می کند. به دلیل عدم توسعه مناسب در پارس جنوبی، میزان بهره‌برداری کشور قفس که بیشترین ایران جمعیت دارد از این میدان مشترک را بسیار بیشتر کرده است که نشانه ضعف ما در استفاده از اقتصاد دریاست.

بهمن نظری، خبرنگار حوزه راه و شهرسازی خبرگزاری تسنیم:

اقتصادسراسرآمد: به نظر شما کشور ما در زمینه اقتصادی ما در زمینه اقتصاد دریامحور پایستی آگاهانه تر عمل کند و با اشراف و تسلطی بیشتری به خرج دهند، نظر شما چیست؟

بهمن نظری: همچنان که شما فرمودید علیرغم اهمیتی که اقتصاد دریامحور دارد خیلی به آن پرداخته نشده است یا رسانه‌ها نخواسند و یا خود خبرنگاران در این موضوع کار تخصصی نکرند. اقتصادسراسرآمد: به نظر شما کشوری با این همه مرز دریایی و ساحل بلااستفاده، چرا از سوی خبرگزاری ها به مسائلی چون گردشگری، فراساحل، اقیانوس شناسی، کشتی رانی، بنادر، دریانوردی و ... کمتر پرداخته می شود؟

بهمن نظری: یکی از نقدهایی که می‌شود مطرح کرد در حوزه دریا با سازمان‌های زیادی طرف هستیم. حدود ۱۷ تا ۱۸ سازمان که هر کدام یک مجوزی را از صادر می کنند. سازمان بنادر و دریانوری وزارت راه و شهرسازی در حوزه تخلیه و بارگیری کالا فعال است. فعالیت وزارت میراث فرهنگی در بحث گردشگری دریایی بسیار پرآکنده است. باید ستادی برای هماهنگی فعالیت این سازمان‌ها باشد. ستاد توسعه مکران می‌تواند بخشی از هماهنگی‌ها را بر عهده بگیرد؛ اگر وزارت‌خانه‌ها و سازمان‌های دولتی همکاری کنند.

خبرگزاری ها به صورت تکلیفی خیلی به اقتصاد دریامحور نپرداختند. با وجود اینکه مقام معظم رهبری به اقتصاد دریامحور بسیار تأکید دارند، ولی متأسفانه دولت‌ها در این رابطه عملکرد قابل قبولی ندارند.

اقتصادسراسرآمد: در مقام قیاس، در دوران باستان؛ ایران و یونان جزء اولین کشورهای دارای ناوگان دریایی بودند. در حال حاضر یونان در تجارت دریایی بر سکوی نخست ایستاده و ایران در جهان بیست و دوم است. به نظر شما، بخشی از این جایگاه کشور، ناشی از عدم مطالبه‌گری مردم، رسانه‌ها و یا مسئولان باشد؟

بهمن نظری: به نظر من بیشتر وظیفه دولت‌هاست. ما الان بعضی از کشتی‌ها را نمی‌توانیم در کشور تعمیر کنیم که به کشور امارات می‌روند و یا در موضوع بانکرینگ که ما سوخت با کیفیت خود را در اختیار امارات قرار می دهیم تا در بندر فجیره به کشتی‌ها می‌فروشد. با توجه به

بررسی اهمیت شناخت رسانه‌ها از اقتصاد دریاپا به؛

در گفت و گو با خبرنگاران خبرگزاری ها

اقتصاد دریا، فقط بنادر و ترانزیت دریان نیست!

پیشنهاد اقتصاد سرآمد به خبرگزاری ها:

برای پویایی اقتصاد دریاپا به سرویس مجزا راه اندازی کنید

سپهر گرو اقتصاددریاپا به -امید اسماعیلی - توسعه دریامحور و اقتصاد دریاپا، به استفاده پایدار از ظرفیت منابع آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت، ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی است که شامل فعالیت‌هایی از جمله گردشگری دریایی، شیلات، صنایع دریایی(کشتی سازی)، حمل و نقل دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، بیوتکنولوژی دریایی، فراساحل، زیست هوشناسی، معدنکاری و ... می‌شود. در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم داخی تولید ناخالص داخلی خود را از دریا تأمین می کنند که در این میان، ویتنام و چین با بیش از ۵۰ درصد در صدر قرار دارند و ایران با دارا بودن ۴۰درصد مسرز دریایی، حدود ۴ درصد از ظرفیت‌های سسواحل آن مورد بهره‌برداری قرار گرفته است که حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را (با احتساب منابع نفتی و گازی) از دریا تأمین می‌کند: در صورتی با توجه به اهمیت ژئواسترآژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک مناطق ساحلی و دریایی کشور، رشد اقتصادی بسیار بیشتری بر مبنای اقتصاد دریامحور مورد انتظار است. توسعه، فرآیندی فراگیر است که تمامی جنبه‌های زندگی اجتماعی را دربر می‌گیرد و تغییر بدون داشتن اطلاعات یا ممکن نیست و یا به نتیجه مناسب نمی‌انجامد. اطلاع‌رسانی در راستای توسعه باید در رأس برنامه‌ریزی‌ها قرار گیرد. توسعه منابع ساحلی و دریایی و برخورداری کشور از منافع اقتصاد دریا نیز از بستر اطلاع‌رسانی و آگاهی‌بخشی به ویژه از سوی جامعه رسانه‌ای کشور می‌گذرد و با توجه به پتانسیل‌های اقتصادی آن و نیازهای گسترده کشور می‌تواند به عنوان اولویت از سوی رسانه‌ها منظور گردد و با اطلاع‌رسانی به جامعه، رشد کشور از طریق دریا مورد مطالبه عمومی و به ویژه از سوی رسانه‌ها قرار بگیرد. ما در روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد در گفت‌وگو با خبرنگاران خبرگزاری های تسنیم، موج، بازار و خبرگزاری مهر وضعیت اطلاع‌رسانی و سواد رسانه ای دریاپا به جامعه خبرنگاران مورد مذاقه قرار گرفت که میزان آگاهی می‌تواند تا حدودی تفاوت وضعیت کنونی و شرایط بهینه را عیان نماید.

اینکه زیرساخت بسیار خوبی در سلخ قشم داریم؛ ولی کمتر از ۵ درصد بانکرینگ منطقه را انجام می‌دهیم. از سال ۱۳۹۴ بهره‌برداری سلخ قشم در دستور کار قرار دارد؛ اما اختلافات بین دستگاهی منطقه آزاد، کشتی رانی، وزارت کار و وزارت نفت باعث شده است که ما از این زیرساخت استفاده نکنیم. رسانه‌ها هم به عنوان مطالبه به این موضوع نپرداختند و جای خالی رسانه تخصصی در این زمینه به چشم می‌خورد و خبرنگاران و سردبیران رسانه‌ها باید به این موضوع بیشتر از قبل بپردازند. اقتصادسراسرآمد: توصیه شما به همکاران خبرنگار در این حوزه چیست؟

پراختن به توسعه و اقتصاد دریامحور بسیاری از مسائل اقتصادی کشور را حل می‌کند

بهمن نظری: به نگاه من، اگر رسانه‌ها همراه شوند، خبرنگاران خوب می‌توانند این موضوع را پوشش دهند. اما مدیران رسانه‌ها این موضوع را اولویت نمی‌دانند. بر روی سایر مسائل اقتصادی مثل شاخص بورس یا خودرو متمرکز می‌شوند و معتقدند که بحث توسعه دریامحور یک بحث تخصصی است که کمتر به کار مردم می‌آید، ولی به نظر بنده، پراختن به توسعه و اقتصاد دریامحور بسیاری از مسائل اقتصادی کشور را حل خواهد کرد.

اکبر محمودی: به نظر می‌رسد روزنامه اقتصاد سراسرآمد در بخش کشتی رانی و اقتصاد دریامحور خوب کار می‌کند و برعکس موضوعات تخصصی مانند رسانه‌هایی که بورس جایگاه ویژه خود را دارد، مبحث تخصصی اقتصاد دریامحور در بین رسانه‌های کشور را روزنامه اقتصاد سراسرآمد پوشش می‌دهد و این خلاء را پر می‌کند.

اقتصادسراسرآمد: در برنامه‌های پنج ساله توسعه کشور به اقتصاد دریامحور توجه شده است؟

اکبر محمودی: در برنامه‌های توسعه قبلی به نظر می‌رسد درباره اقتصاد دریامحور اشارات کلی شده است و ظاهراً در برنامه هفتم توسعه کشور، مقداری بر روی این موضوع تأکید بیشتری شده است و از زمانی که مقام معظم رهبری از سال ۱۳۸۳ به این موضوع اشاره کردند، دولت و یا مجلس خیلی دیر به این موضوع توجه و رسیدگی کردند.

برای توسعه اقتصاددریامحور نیازمند ثبات اقتصادی هستیم. ثبات اقتصادی وقتی معنقی می‌شود که تولید ناخالص داخلی، درآمد‌های ارزی و رشد اقتصادی افزایش پیدا کند. ایران در بین ۱۹۰ کشور که در حوزه اقتصاد دریا و بنادر فعالیت دارند، جایگاه چهارم را دارد که به نظر من خیلی دیر به این موضوع توجه شده است، اگر ایران بخواد در مبحث اقتصاد دریامحور رشد بیابد، باید توسعه بنادر، حمل و نقل ریلی، ناوگان هوایی و حتی جاده‌ای آن متناسب و مکمل همدیگر باشد.

در موضوع کشتی سازی ما حرف چندانی برای گفتن در دنیا نداریم؛ اما درخصوص تعمیرات کشتی به نظر می‌رسد مجموعه‌هایی چون پرشیا هرمز مدعی است که در تعمیرات صدرصد خود کفا هستند.

اقتصادسراسرآمد: به نظر شما چرخه‌ایرگزاری‌ها به عنوان یک سرشاخه کمتر به این موضوعات می‌پردازند؟

اکبر محمودی: اینکه چرا رسانه‌ها کمتر به این موضوعات می‌پردازند، به موضوع تحریم بر می‌گردد که در بحث کشیترانی، کشور دست به عصا حرکت می‌کند و در صورت مراجعه به کشیترانی جهت دریافت اطلاعات برای گزارش و خبر، با استقبال مواجه نخواهید شد.

البته با توجه به اینکه اقتصاد دریامحور و فعالیت‌های وابسته به دریا بسیار در ایجاد درآمد و شغل تأثیر دارند، رسانه‌ها می‌توانند مانند سایر بخش‌های تخصصی خود، بخشی را برای این موضوع اختصاص دهند و مانند روزنامه اقتصادسراسرآمد که روزنامه تخصصی موضوعات دریایی است، می‌تواند حتی برای رسانه‌ها هم محل درآمد باشد و اگر رسانه‌ها خبرنگاران تخصصی برای این موضوع آموزش دهند، سوژه و موضوعات متنوعی را می‌توانند در اختیار آن‌ها قرار دهد و مسیر جدیدی برای توسعه کشور را می‌توانند پیگیری نمایند.

نکته نهایی اینکه، با توجه به ادغام حوزه راه و مسکن در وزارت راه و شهرسازی سبب شد تا هم از بحث مسکن، هم از بحث راه و هم مبحث حمل و نقل به سرانجام نرسد و این عریض و طویل شدن این وزارت‌خانه ضربه بزرگی به مبحث مهم بنادر و دریانوردی زده است.

برهان محمودی: اینکه خبرنگاران خبرگزاری‌ها بر

این موضوعات اشراف کامل ندارند، به دلیل گستردگی موضوعات اقتصاد دریایی است و همچنین به دلیل تنوع و گرازشاتی است که خبرنگاران خبرگزاری‌ها