

روند احداث پایانه صادراتی مواد معدنی در مجتمع نگین مطلوب است

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به احداث پایانه صادرات مواد معدنی در مجتمع بندری نگین، روند احداث این پروژه را مطلوب ارزیابی کرد.
به گزارش اقتصادسراآمد، محمد شکبئی ناسب در بازدید از مجتمع بندری نگین اظهار کرد: احداث پایانه یاد شده روند صادراتی مواد معدنی به عنوان یکی از ظرفیت‌های مهم صادراتی استان را دو چندان خواهد کرد.وی بیان کرد: پایانه احداث مواد معدنی بیش از ۵۶ درصد پیشرفت فیزیکی دارد که پیش بینی می‌شود بر اساس برنامه زمان بندی در موعد مقرر به اتمام برسد.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر ادامه داد: پروژه جاده دسترسی و پل مسیر مجتمع بندری نگین نیز اکنون بیش از ۵۵ درصد پیشرفت دارد که پیش بینی شده تا پایان سال جاری مورد بهره برداری قرار گیرد.شکبئی ناسب اظهار کرد: با توجه به اهمیت جاده دسترسی مجتمع بندری نگین و وضعیت اجرایی این جاده به صورت مستمر رصد و راهکارهای لازم برای اجرا پرشتاب پروژه اعمال می‌شود.

توقیف ۱۹ شناور صیادی فاقد هویت در خوزستان



سرپرست یگان حفاظت منابع آبی شیلات استان خوزستان گفت: تعداد ۱۹ فروند قایق فاقد هویت طی گشت در یایی نیروهای یگان حفاظت منابع آبزبان شیلات خوزستان در چهارمین مرحله از اجرای طرح عملیاتی ضبط توقیف شد.

به گزارش اقتصادسراآمد، کامران شریفی سرپرست یگان حفاظت منابع آبی شیلات استان خوزستان امشب در گفت‌وگو با خبرنگاران با اشاره به برخورد قانونی با متخلفان در راستای حفاظت از گونه‌های آبزبان و حفظ تنوع زیستی اظهار کرد: در چهارمین مرحله از اجرای طرح عملیاتی ضبط در سال جاری، دو پایگاه حفاظت منابع آبی سجافی و ماهشهر طی گشت مشترک دریایی موفق به توقیف تعداد ۱۹ فروند قایق فاقد هویت و دستگیری ۱۱۰ نفر به اتهام صید غیر مجاز آبزبان دریایی و نیز عزیمت به دریا بدون اخذ مجوز صید شدند. وی عنوان کرد: در جریان بازرسی از شناورها تعداد ۱۴۲ عدد لنگر، ۸۱ طاقه تور گوشتگیر و مقدار ۴۳۰ کیلوگرم انواع آبزبان کشف و ضبط شد.سرپرست یگان حفاظت منابع آبی شیلات استان خوزستان با بیان اینکه صید غیر مجاز با استفاده از روش‌ها و شیوه‌های غیراستاندارد و مخرب صورت می‌گیرد، یادآور شد: پرونده تخلفات صیادی برای متهمان تشکیل و به مراجع قضایی معرفی شدند.

۲ دستگاه بویه کاردینال در اسکله صیادی باسعیدو جزیره قشم نصب شد

مدیر بنادر و دریانوردی شهرستان قشم از نصب ۲ دستگاه بویه کاردینال تعیین مسیر شمالی و غربی برای رفت و آمد ایمن شناورهای صیادی در مسیر ورودی حوضچه اسکله صیادی باسعیدو در دورترین و غربی ترین نقطه این جزیره خبر داد.

به گزارش اقتصادسراآمد، علی اشتیری به ایرنا افزود: این بویه های شمالی و غربی از نوع کاردینال (Cardinal buoy) با رنگ سازه و چراغ سفید تا فاصله پنج مایل دریایی برای شناورهای صیادی عبوری قابل دیدن است. وی ادامه داد: به علت وجود نقاط کم عمق در برخی از قسمت های دهانه ورودی اسکله منطقه باسعیدو جزیره قشم این بویه ها برای رفت و آمد ایمن شناورهای سبک و صیادی کار گذاری شده است.

مدیر بنادر و دریانوردی شهرستان قشم با تشریح کارکرد بویه کاردینال شمالی گفت: در این بویه نوک مخروط ها به سمت بالا و قسمت سیاه بالای قسمت زرد قرار دارد و ریتم فلاش چراغ آن در شب به صورت پیوسته و بدون مکث (درنگ) است. اشتیری با اشاره به مشخصات بویه کاردینال غربی نیز افزود: در این بویه نوک مخروط ها به سمت داخل و روبروی هم است و قسمت سیاه بین دو قسمت زرد رنگ قرار دارد و ریتم فلاش چراغ در شب به صورت ۹ فلاش متوالی، سپس مکث (ایست) و بعد تکرار همین روال انجام می‌شود

وی توضیح داد: نصب این بویه های کاردینال شمالی و غربی با تلاش ۳۲۰ نفر/ساعت از تیم علائم کمک ناوبری و کارشناسان دریایی اداره کل بنادر ودریانوردی استان هرمزگان (اداره ایمنی و حفاظت دریایی) با عنایت به عوارض و مناطق کم عمق در قسمت غربی جزیره قشم (منطقه باسعیدو) و درخواست های پشت سرهم جامعه محلی و دریانوردی ایسن جزیره و انجام چندین مرحله بازدید میدانی با همراهی صیادان و دریانوردان بومی منطقه و بررسی های نقشه های دریانوردی به وسیله شناور بویه گذار «حجاز» و «مرد پک» در ۲ روز انجام شده است.



گروه امنیت دریا -ایرج گلشنی -
نوشته‌ای خوانسدم از شماره ۱۷۰۳ روزنامه دریایی اقتصاد سراآمد به قلم دکتر محمدمونسان که در باره ایده قدیمی بستن تنگه هرمز با غرق کشتی، مطالبی را نگاشته بود. لازم می‌دانم به‌عنوان یک کارشناس نظامی، چند نکته در باره این ایده قدیمی و البته منسوخ شده، ارائه کنم تا شاید برای مخاطب روشن شود که «وضعیت تغییر کرده‌است.»

این ایده در اوایل جنگ مطرح شد و به سر زبان‌ها افتاد. در اوایل جنگ تحمیلی، مسافقد قدرت نظامی لازم -به خصوص در نیروی دریایی- بودیم. ارتش از هم گسیخته بود و سپاه در حال شکل‌گیری. آن‌چه از ما بر می‌آمد، مقاومت نسبی در مرزهای خشکی بود که آن را هم به خوبی قادر به انجام نبودیم تا جایی که چندین شهر ما به دست یعنی‌ها افتاد که «خرمشهر» نمونه بزرگ و عینی آن بود.

به مرور زمان، به‌خصوص با فسرار فرمانده کل قوای آن روزگار و واگذاری فرماندهی کل قوایه حضرت امام(ره)، تغییرات احساس شد. ارتش با همت و تدبیر فرماندهان جوان آن روزگار، به سوی انسجام رفت و توانست علاوه بر تقویت دفاع زمینی، برخی عملیات‌های هوایی و دریایی شکل دهد و چند عملیات ایضایی زمینی هم محقق کند. این دفاع فرصت داد که نیروهای مردمی آموزش ببینند و یگان‌های سپاه را تقویت کنند و آماده دفاع و نبرد شوند.

در این برهه، تهدید حمله غربی‌ها - به‌خصوص امریکا- وجود داشت و ما ناتوان از مقابله با امریکا بودیم؛ این بود که چاره‌ای نداشتیم جز تهدید به بستن تنگه هرمز با غرق کشتی! این ایده و این تهدید، مصرف داخلی داشت و برای تقویت روحی -روانی افکار عمومی مناسب بود؛ اما از نقطه نظر نظامی، ایده‌ای شاذ، خنک و مضحک است. هیچ فایده‌ای در این کار نیست. نه آن زمان، و نه این زمان. این ایده اساسا ایده

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: در راستای انجام وظایف حاکمیتی این اداره‌کل، مرکز امداد و واکنش اضطراری دریایی (MEERAC) به شکل آزمایشی در ساختمان مرجع دریایی بندر شهید رجایی راه‌اندازی شد.به گزارش اقتصادسراآمد، حسین عباس‌نژاد در آیین بهره‌برداری از این مرکز افزود: از دیرباز یکی از کهن‌ترین شیوه‌های نیکوکاری در دریا، سنت پاسخ‌گویی و واکنش به درخواست‌های اضطراری در دریا بوده و نخستین قدم و عامل مهم مورد نیاز برای موفقیت در ایمنی دریا و دریانوردی وجود مرکزی است که به صورت یکپارچه تمامی فعالیت‌های دریانوردی را کنترل کند.وی

بیان کرد: این مرکز در زمینه‌های مانیتورینگ علائم دریایی، تجمع اطلاعات شرکت‌های سالوچ در راستای ارائه خدمات به شناورهای مسافر، انجام واکنش‌های اولیه به سوانح آلودگی دریایی، نظارت و پایش تردد در منطقه تحت نظارت با هماهنگی (VTS)،تجمع و ارائه دقیق اخبار هواشناسی به تمامی مقامات و دریانوردان، صدور اخطاریه‌های دریایی و بررسی تعادل شناورهای در حال تخلیه و بارگیری در حوضچه بندر شهید رجایی به صورت موثر کاربرد دارد.وی از دیگر مزایای ایجاد مرکز (MEERAC) به ایجاد محیطی ایمن برای صنایع مرتبط دریانوردی،هوانوردی،تجارت، گردشگری،ارتقاء سطح ایمنی دریانوردی و رونق حمل و نقل دریائی و هوایی و در نهایت توسعه اقتصادی کشور و جلوگیری از بروز اخبار نادرست در زمینه‌های مختلف ایمنی دریایی و دریانوردی اشاره کرد.مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان همچنین هدف از ایجاد مرکز (MEERAC) را یکارگیری نرم افزارهای تخصصی جستجو و نجات دریایی، تهیه یک طرح جامع به منظور برطرف کردن نیازهای ایمنی و امنیتی این اداره کل، حمایت از الزامات ذکر شده در کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با اداره ایمنی و حفاظت دریایی، تأمین دریانوردی ایمن و افزایش توان پاسخ‌گویی در برابر هر گونه سانحه دریایی در سطوح محلی، استانی و ملی عنوان کرد.شایان ذکر است؛ استان هرمزگان با دارا بودن بیش از نیمی از آب‌های تحت حاکمیت ایران در حدود ۲ هزار و ۲۰۰ کیلومتر مرز دریایی از سواحل شرق استان (جاسک) در دریای عمان تا سواحل نیلگون خلیج فارس در غرب استان (پارسیان) و دارا بودن جزایر ۱۴ گانه خلیج فارس یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین استان‌های ایران است.

نظامی نیست؛ بلکه نظری احساسی و تبلیغاتی است. چیزی که جناب دکتر مونسان را هم تسخیر کرده است و واقعا تصور می‌کند که با متر و سانتی‌متر می‌توان چند کشتی غرق کرد و چندماه تنگه هرمز را بست!دلیل بیان چنین مطلبی، تهی بودن از دانش نظامی است. صرف این که عرض و طول تنگه چقدر است و عرض و طول یک نفت‌کش غول‌پیکر چقدر است و اگر چند کشتی غرق کنیم، چند ماه تنگه بسته می‌شود، یک تئوری است که متغیرهای نظامی را مورد ملاحظه قرار نداده است. بدون دخالت متغیرهای نظامی، فرمول عامیانه‌ای به دست می‌آید که به ظاهر صحیح می‌نمایاند؛ اما اگر متغیرهای نظامی را در آن معادله وارد کنیم، جواب آن چیزی نیست که گفته می‌شود.

آن‌چه دکتر مونسان در آن نوشتار خود-به دلیل ضعف اطلاعات نظامی- مورد توجه قرار نداده است و البته ایرادی هم نیست، چون تخصص ایشان چیز دیگری است و تخصص نظامی ندارند؛ این است که بیرون کشیدن یک لاشه کشتی را به روش‌های معمول محاسبه کرده است و به همین دلیل، چند ماه وقت می‌خواهد تا تنگه باز گشایی شود.

و نکته دیگری که در نوشتار ایشان نقیض همدیگر است این است که استفاده از موشک برای انهدام کشتی‌ها را رد می‌کند و آن را منجر به دخالت کشورهای فرامنطقه‌ای می‌داند! این در حالی است که بستن تنگه چه با موشک و چه بدون موشک، هر دو یک نتیجه دارد و می‌تواند دخالت دیگر کشورهای جهان را ممکن کند. بستن تنگه هرمز اصل است، نه چگونگی آن. بیان ایشان به این نحو است که گمان می‌کنند اگر موشک استفاده نکنیم و تنگه را غرق کشتنی ببندیم، دخالت دیگر کشورها را در پی نخواهد داشت!! آیا چنین چیزی ممکن است.

اما نکته مهم‌تر از این که در آن نوشتار -و دیگر بیاناتی که برخی افسر اه‌جانبی گاهی مطرح می‌کنند- این

نقدی بر انگاره «بستن تنگه هرمز»؛ اقتصادسراآمد تحلیل می‌کند

بستن تنگه هرمز با غرق کشتی؟!!

پایانی بر انگاره‌ای قدیمی و بی‌خاصیت

روش‌های متعدد و مبتکرانه دیگر برای جابجایی و کنار زدن موانع با استفاده از تضاد قدرت آب و باد هست؛ ولی به طور کلی، اصول و قواعد نظامی یا مباحث کلاسیک و صنعتی کمی تفاوت دارد. چیز به نام «جنگ نامتقارن» وجود دارد که اساسش بسر تغییر اصول استفاده از ابزارها و رفتارهای متفاوت است. براساس قواعد این جنگ، دیگر نیاز نیست یک کشتی را قطعه قطعه کنی و با کمال احترام و تعارف و تشریفات بالا بکشی! نیاز است که مانع را منهدم و راه را باز کنی. به همین سادگی!

در بازگشایی تنگه هرمز برای یک فرمانده نظامی راه‌های متعددی وجود دارد. تخریب کامل یا جابجایی چندمتری برای بازشدن معبر کافی است و گزینه قطعه قطعه کردن و بالا کشیدن متنیی است. اصلا چرا باید لاشه کشتی را بالا بکش؟ نمی‌تواند کنار بزند؟

ضمن اینکه، چه با غرق کشتی تنگه را ببندیم و چه غیر از آن، ما باید آماده رویایی جهانی باشیم زیرا نبض اقتصاد دنیا را بسته‌ایم. و نیز، این نکته را مجدد و مکرر مرور کنیم: ایده بستن تنگه با روش‌های قدیمی و اساکارا، مربوط به زمانی می‌شود که ما ضعف نظامی داشتیم. نه قادر به دفاع کامل از خود بودیم و نه تهاجم کامل به دشمن. در چنین حالتی است که بلوف بستن تنگه هرمز سرادیم و اهالی فن می‌دانستند که نمی‌شود، اگر بشود بی فایده است و اگر هم با هر ترفتندی مانع تردید اقتصاد جهانی بشویم با کل جهان باید طرف شویم.

امروز معادله فرق کرده است. ما توان دفاع جانانه و هجوم موثر داریم. نیاز به بستن تنگه هرمز و رویارویی با تمام اقتصاد دنیا نداریم. مگر این که وضعیت طوری باشد که جز این کار که نوعی انتحار و مقابله با تمامی جهان است نداشته باشیم.

امروز ما نیروی نظامی به مراتب قوی‌تر از تمام تاریخ‌مان داریم و هر روز قوی‌تر می‌شویم. یکی از روش‌های قوی‌تر شدن، از یک سو کنار گذاشتن ایده‌ها و بولوف‌های منسوخ نیم قرن پیش است و دیگری کشف ایده‌های نو و ساختن ابزارهای لازم برای اجرای ایده. با قدرت و توانمندی امروز، تنگه هرمز را با غرق کشتی نمی‌بندیم، بلکه با شهمت فرزندان این آب و خاک و استفاده از توان و تجهیزات نظامی، تنگه را طوری گره می‌زنیم که هیچ بشری قادر به باز کردن آن نباشد.

فعالیت بیش از ۱۰۰۰ فروند شناور صیادی میگو

آغاز صید میگوی خلیج فارس در آب‌های بوشهر و خوزستان



مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران از آغاز صید میگوی دریایی خلیج فارس در آب‌های محدوده استان بوشهر و خوزستان از هفدهم مرداد ماه توسط بیش از هزار فروند شناور صیادی خبر داد.به گزارش اقتصادسراآمد، رضا عباسپور نادری به مانا اظهار داشت: براساس نتایج گشت‌های تحقیقات جهت بررسی ذخیره میگو که طی تیر ماه و اوایل مرداد ماه انجام شد در نهایت تاریخ هفدهم مرداد ماه به عنوان زمان شروع صید میگوی دریایی خلیج فارس در محدوده آب‌های استان بوشهر و خوزستان اعلام شد.مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، افزود: براساس اعلام کمیته صید، صید میگوی دریایی خوزستان در محدوده بحرکان و

بحرکان‌سر انجام می‌شود.به گفته وی، همچنین براساس اعلام کمیته صید، صید میگو توسط قایق‌های صیادی از هفدهم مرداد ماه و لنج‌های صیادی با تأخیر یک روز در تاریخ هجدهم مرداد ماه آغاز می‌شود.نادری بیان داشت: صید میگوی خلیج فارس در محدوده آب‌های بوشهر امسال با ۴۷۰ فروند شناور در کلاس لنج صیادی و ۵۵۰ فروند در کلاس قایق انجام می‌شود.وی با اشاره به اینکه میگو در سید اقتصادی صید صیادان نقش قابل توجه و ارزش بالایی دارد، گفت: گونه اصلی و هدف صید در آب‌های بوشهر گونه ببری و در خوزستان گونه ببری و سبز است. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، اعلام کرد: بررسی‌های تحقیقاتی حاکی از این است که صید میگوی امسال در سواحل گدشته با کاهش قابل توجه همراه باشد البته گزارش‌نی مبنی بر ورود جمعیت جدیدی از میگوی به صیدگاه‌های تحت پوشش استان‌های بوشهر و خوزستان نیز اعلام شده که اگر اتفاق افتد، تا حدود زیادی پیش بینی کاهش صید امسال را جریان خواهد کرد.وی تصریح کرد: در راستای مدیریت ذخایر میگوی دریایی و جلوگیری از صید غیرمجاز در دوره قبل از شروع صید، یک دوره زمانی خاص تحت عنوان دریا بست اجرا شد که طی این مدت هیچ شناورهای مجوز ورود به دریا را نداشت.مدیر کل امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، عنوان کرد: تمام دستگاه‌ها و ارگان‌های نظارتی با شیلات همکاری لازم را دارند تا شاهد شرایط بهتری برای جلوگیری از صید غیرمجاز و در نهایت بهره برداری پایدار از دریا باشیم.نادری بیان داشت: قرار است یک دوره دریا بست در طول سال برای سایر گونه‌های آبی اقتصادی که با فشار برداشت مواجه هستند اجرا کنیم.به گفته این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، دریا بست کمک می‌کند تا شرایط ذخیره و میزان زیست توده آبزبان و میزان مجاز برداشت اقتصادی از ذخایر آبزبان بهبود یابد.

نماینده ولی فقیه در هرمزگان و امام جمعه بندرعباس:

طرح‌های سازمان بنادر در هرمزگان امیدبخش است

نماینده ولی فقیه در هرمزگان و امام جمعه بندرعباس، ارائه گزارش‌های مدیران بنادر استان از روند طرح‌های در دست احداث را امیدبخش توصیف کرد.به گزارش اقتصادسراآمد، حجت‌الاسلام و المسلمین محمد عبادی‌زاده در دیدار مدیرکل، معاونان و مدیران بنادر تابعه استان با اشاره به تأکیدهای مکرر رهبر انقلاب در موضوع توسعه سواحل مکران، افزود: ارائه گزارش‌های مدیران بنادر استان از روند طرح‌های در دست احداث در جهت توسعه آینده هرمزگان بسیار امیدبخش است.وی با بیان اینکه ۳۵ درصد کشور را استان‌های ساحلی دربر گرفته‌اند، گفت: دریا ظرفیت‌های

بسیاری در بخش‌های مختلف تجارت، حمل و نقل، اقتصاد، منابع دریایی و گردشگری دارد فلذا با ترسیم ایده‌های بکر و تجارت‌آفرین باید بتوان در کنار توسعه اقتصاد دریاپایه میزبانها فرصت‌ها موجود در این صنعت نیز به فرهنگ عمومی برای مناطق ساحل‌نشین تبدیل شود. نماینده ولی فقیه در هرمزگان نقش بنادر را در توسعه استان هرمزگان بی‌بدیل برشمرد و ایراز امیدواری کرد با توجه به دغدغه‌های رهبر معظم انقلاب در موضوع توسعه شهرهای ساحلی که جزو سیاست‌های نظام است، طرح‌های مطالعاتی که برای مناطق شرق استان تعریف شده در توسعه فرهنگ عمومی مناطق ساحل‌نشین نیز اثر گذار خواهد بود. حجت‌الاسلام و المسلمین عبادی‌زاده همچنین بر مشارکت اداره کل بنادر و دریانوردی استان در حوزه تبدیل ظرفیت‌ها و فرصت‌ها فرهنگ عمومی مناطق ساحل‌نشین و تقویت و تغییر گفتمان نخبگانی در حوزه دریا در قالب کارگام‌های آموزشی تأکید کرد.وی با بیان اینکه کشورهای حوزه خلیج فارس برای استان هرمزگان یک ظرفیت تجاری است، احداث طرح‌های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی را در چشم‌انداز و آینده هرمزگان بسیار امیدبخش توصیف کرد.