

سرپرست اداره کل شیلات خوزستان از صدور کارت ضابط قضایی برای نیروهای یگان حفاظت منابع آبی این استان خبر داد.

به گزارش اقتصادسمرآمد، مر نضی سوری اظهار کرد: با حمایت سازمان شسیلات ایران و در راستای صیانت از منابع آبی‌ریان دریا با اقتدار و پشتیبانی قضایی و به منظور جلوگیری از صید بی رویه آبی‌سان در آب های دریایی استان خوزستان و نیز برخورد قانونی با متخلفان، کارت ضابط قضایی برای کارکنان یگان حفاظت منابع آبی شیلات خوزستان صادر شده است.

به گزارش ایسنا، وی افزود: با توجه به این موضوع نیروهای یگان حفاظت این اداره کل به عنوان ضابط قضایی با تخلفات صیادی به طور جدی برخورد خواهند کرد.

سوری ادامه داد: با توجه به ضرورت تامین امنیت غذایی و اشتغال پایدار جامعه بهره‌بردار و حفظ و بازیابی ذخایر و اکوسیستم طبیعی آبی‌ریان، فعالیت‌های صید و صیادی مجاز و قانونمند مورد حمایت و پشتیبانی قرار می‌گیرند و هر گونه صید غیر مجاز و از بین بردن منابع و ذخایر آبی‌ریان دریایی توسط افراد سودجو و فرص طلب تحت تدابیر شدید نظارتی گشت‌های دریایی نیروهای یگان حفاظت استان قرار دارد.

توسعه آبی پروری در آذربایجان شرقی موجب اشتغالزایی و ارز آوری می‌شود

مدیر شیلات و امور آبی‌ریان سازمان جهادکشاورزی آذربایجان‌شرقی گفت: رفع مشکلات این حوزه و توسعه آبی‌ری پروری در استان موجب اشتغالزایی و ارز آوری می‌شود.

به گزارش اقتصادسمرآمد، جواد گوزلی در دیدار با مدیرکل دامپزشکی آذربایجان شرقی افزود: حوزه شیلات از حوزه های اشتغال زا و ارزآور استان بوده که با رفع مشکلات موجود بر سر راه صادرات آبی‌ریان و فرآورده های آن ها، زمینه برای توسعه فعالیت های فعالان این حوزه فراهم می‌شود.

وی اظهار کرد: در صورتی که زمینه‌های صادرات در زمینه شیلات توسط اداره کل دامپزشکی استان تسهیل شود، با همکاری متقابل می‌توان مشکلات موجود در موضوع صادرات آبی‌ریان و فرآورده های آن را شناسایی و رفع کرد. مدیرکل دامپزشکی آذربایجان شرقی، نیز در این دیدار، همکاری دامپزشکی و شیلات را بسیار مهم ارزیابی کرد و گفت: تعامل و همکاری در خصوص تولیدات آبی‌ریان سالم و حلال از اهمیت زیادی برخوردار است که می‌تواند موجب تامین بخشی از پروتئین سغره های مردم شود. «بچی شیر ی پوره، افزود: دامپزشکی و شیلات بیش از پیش باید با هم در تعامل باشند تا این تعامل باعث تسهیل امور مربوط به تولید کنندگان و بهره برداران شود و علاوه بر تامین نیازهای داخلی کشور، بحث صادرات نیز در این حوزه فعال شود.

۴۹ قفس پرورش ماهی در سدهای لرستان غیرفعال است

مدیرکل شیلات لرستان گفت: ۴۹ قفس پرورش ماهی در سه سد لرستان غیرفعال و تولید ماهی در قفس تنها در ۲ سد با ظرفیت ۲۰۰ تن در حال انجام است.

به گزارش اقتصادسمرآمد، یکارش بیرانوند به ایرنا اظهار کرد: در سد ایوشان که در ۵۷ کیلومتری شرق خرم آباد و در روستای گلستان واقع است ۲۵ قفس وجود دارد که به علت تغییر وضعیت این سد از کشاورزی به شرب تعطیل شده و تولید ندارند.

وی با بیان اینکه در سد حوضیان نیز تعداد ۱۰ قفس وجود دارد، افزود: سد حوضیان در یک کیلومتری شهر الیگودرز در روستایی به همین نام واقع است که قفس های موجود در آن به علت مشکلات اجتماعی اهالی بسا بهره بردار تعطیل هستند و تولید ندارند.

بیرانوند افزود: همچنین در سد خان آباد الیگودرز ۱۴ قفس وجود دارد که به علت خشکسالی تعطیل شده‌اند. وی با اشاره به اینکه در حال حاضر تنها در ۲ سد هاله و مروک تولید ماهی در قفس در حال انجام است، عنوان کرد: در هر کدام از این سدها چهار قفس فعال وجود دارد که ظرفیت تولید هریک ۱۰۰ تن می باشد.

مدیر کل شیلات لرستان با اشاره به ظرفیت مناسب سد رودبار الیگودرز برای اجرای طرح پرورش ماهی در قفس گفت: سد رودبار با دارا بودن ۲۱ کیلومتر طول و ۲ کیلومتر عرض و بهره‌مندی از دمای مناسب، ظرفیتی بالای ۲ هزار تن برای تولید ماهیان سردآبی را داراست.

بیرانوند همچنین در خصوص ظرفیت سد سیمره رومشکان افیو: این سد نیز با طول ۳۰۰ و عرض ۲ کیلومتر قابلیت اجرای طرح پرورش ماهی در قفس و تولید ماهیان سردآبی و گرمآبی را دارد.



گروه دریا پایه - بهروز آقایی - امروزه

یکی از قابلیت های اتصال یک کشور به شبکه بین المللی جابجایی کالا و زنجیره تامین به «اینترنت فیزیکی» تعبیر می‌شود و مطمئناً زیرساخت های حمل و نقل روی بهره وری و هزینه های تجاری و سرمایه گذاری هر کشور تاثیر به‌سزایی دارند. یکی از عواملی که باعث شده بخش ترانزیت و کالای عبوری از کشور عملکرد قابل دفاعی نداشته باشد تعدد دستگاههای متولی و تصمیم گیر در این زمینه است.

از ایسن رو حمل‌ونقل سریع ،ارزان و قابل اعتماد یکی از ضرورت های توسعه و کسب مزیت اقتصادی در بازار حمل و نقل بین المللی است. زیر ساخت‌های حمل و نقل و دسترسی به شبکه بین المللی حمل و نقل موجب ایجاد جذابیت سرمایه گذاری و مولد شدن سرمایه‌گذاری صنایع مادر به عنوان پیش‌ران‌های اقتصاد را در مجاورت سواحل فراهم خواهد کرد. با امان نظر به آنچه ذکر شد زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و برخورداری از شبکه بین المللی انتقال کالا شرط اصلی برای توسعه اقتصادی، جذب سرمایه‌گذاری و رونق اقتصادی خواهد بود و وابسته بودن ایسن دو متغیر واضح روشن است. به‌طوری‌که طبق برآوردها بین ۱۵ تا ۲۰ درصد از ارزش FOB کالاها هزینه های حمل‌ونقل و لجستیک هستند.

برای ارائه خدمات لجستیک و حمل‌ونقل معیارهای مختلفی قابل شناسایی و ارزیابی هستند. این معیارها شامل کارایی فرآیندها و تشریفات ترخیص کالا (ثبت سفارش، خرید، ارتباطات مالی، صدور اسناد حمل و...) کیفیت زیرساخت‌های تجاری و حمل و نقلی، دسترسی به بازارهای جهانی کالا و حمل و نقل با قیمت رقابتی، کیفیت ارائه خدمات، مناسب و به موقع بودن زمان تحویل محموله‌ها به مشتریان و حتی الامکان ردیابی کالاها در شبکه بین

المللی حمل و نقل کالا هستند.

با نگاهی به زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور هم در بخش نرم افزار و سخت افزار از قبیل ریل، جاده، فرودگاهها و بنادر و برخورداری کشورمان از مرزهای زمینی مشترک با سایر کشورها و وجود نوار ساحلی گسترده در شمال و جنوب با بیش ۵۵۰۰ کیلومتر که ذکر مصدیق بیشتر از این ظرفیت‌ها تکرار مکررات است تفاوت و فاصله مشهود ظرفیت ها و امکانات ایران و میزان عملکرد سالیانه و بهره برداری مطلوب از این ظرفیت‌ها وجود دارد.

آنچه که طی سال های گذشته فعالان حمل‌ونقل بین المللی در تمامی رویه‌ها و روش‌های حمل‌ونقل را نگران کرده بود عدم وجود یک سند بالادستی مبنی بر انسجام بخشی به فعالیت های مرتبط با زنجیره حمل‌ونقل، عدم هم‌افزایی بین دستگاه‌ها و از همه مهم‌تر بخشی‌نگری مفرط در فرآیند برنامه ریزی و تصمیم‌گیری حوزه فعالیت‌های حمل‌ونقلی با تاکید بر حمل و نقل بین المللی بوده است.

نمونه بارز آن طی سال‌ها گذشته و یکی از عواملی که در بخش ترانزیت و کالای عبوری از کشور عملکرد قابل دفاعی در کشور وجود ندارد تعدد دستگاههای متولی و تصمیم‌گیر در امر ترانزیت و عبور کالا از کشور است. به‌طوری‌که مسئولیت‌های زیرساخت (زمینی دریایی و ریلی)، رو ساخت (ناوگان حمل و نقل)، قوانین و مقررات و تبادل داده، اطلاعات و سیستم‌های بانکی و دولتی بین دستگاه‌های دولتی و خصوصی و حاکمیتی پرانکده شده است. پر واضح است تعدد دستگاه‌ها نه تنها در بخش ترانزیت بلکه در سایر بخش‌ها نیز باعث جلوگیری از هم‌افزایی و ممانعت از ایجاد ارزش افزوده خواهد شد.

سیاست‌های کلی توسعه دریا محور از سوی رهبر معظم انقلاب در ۹ بند ابلاغ شد که برای سه موضوع ذیل این سیاست‌ها لازم است تنظیم لوایح، وضع قانون و مقررات، تغییر ساختارهای اداری و در نهایت

بهروز آقایی از الزامات تحقق سیاست‌های کلی

توسعه دریا محور می‌گوید:

مدیریت و نیروی خلاق لازمه تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریا

عملکرد ضعیف بخش ترانزیت و کالای عبوری از کشور ناشی از

تعدد دستگاه‌های تصمیم‌گیر است

وابستگی صنایع مادر به تامین حجم زیاد مواد اولیه یا وابستگی به حمل و نقل دریایی برای انتقال محصولات از طریق دریا یکی از توجهیات اصلی برای ارتباط این سرمایه‌گذاری‌ها بسا حمل‌ونقل دریایی و جانمایی در سواحل هستند.

ب) سرمایه‌گذاری برای تناسب سازی ظرفیت‌هایی حمل و نقلی اعم از زیرساخت، روساخت در تمام رویه‌ها از تامین ناوگان حمل دریایی، تامین کانتینر اعم از کانتینر معمولی و یخچالی، نوسازی ناوگان حمل و نقل زمینی و توسعه ظرفیت‌های ریلی اعم از رو ساخت و زیر ساخت.

ج) سرمایه‌گذاری در زمینه بخش شیلات و کشاورزی صادرات پایه در سواحل.

یکی از دلایل اقتصادی نبودن سرمایه‌گذاری در حوزه کشاورزی و شسیلاتی عدم امکان دسترسی به مقاصد مصرف و اقتصادی نبودن صادرات به دلیل دور بودن از شبکه حمل و نقل بین المللی کالا هستند. دسترسی به شبکه بین المللی دریایی کالا، کانتینر و مسافردریایی از برقراری سرویس‌های منظم انتقال کالا و سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر، تامین تجهیزات و ایجاد قابلیت برای ارائه خدمات به تمام گروه‌های کالا و حتی مسافر.

در این بخش ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری برای ایجاد ترمینال‌های اختصاصی توسط شرکت‌های بزرگ با سابقه راهبری ترمینال‌های بزرگ دنیا، سرمایه‌گذاری مشترک و ایجاد ائتلاف برای ایجاد زیر ساخت های و ایجاد خطوط کشتیرانی و سرمایه‌گذاری در زمینه ارائه خدمات تحویل DOOR TO DOOR از جذابیت‌های سرمایه‌گذاری در این زمینه است.

البته آنچه تاکنون ذکر شد بدون توجه به تربیت نیروی انسانی، قادر سازی مدیریتی و حمایت از توسعه اقتصاددریا محور از تاکیدات دیگر سیاست های ابلاغی معظم له است. دولت در این بخش می‌بایست بخش‌های ذیل را در کنار اصلاح فرآیندها و چابکسازی هدف‌گذاری، حمایت و اجرا کند.

الف) انجام سرمایه‌گذاری های مادر با تاکید بر توسعه دریا محور در بخش‌های پتروشیمی، زنجیره فولاد و صنایع پتروپالایشی و پالایشگاهی.

فعالیت‌های اجرایی مورد توجه قرار گیرد. چابکی و انعطاف پذیری دستگاهها خصوصاً بخش دولتی برای ایجاد هم‌افزایی و ایجاد ارزش افزوده برای فعالیت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری.

رفع موانع سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی از صدور مجوز تاساخت و بهره برداری از پروژه های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی.

تلاش مستمر برای افزایش سهم کشور از تجارت، حمل‌ونقل بین المللی کالا، کانتینر و مسافر دریایی. پاشنه آشیل ایجاد سهولت، تسریع و توسعه غیرفیزیکی فعالیت‌های حمل و نقلی و سرمایه‌گذاری؛ بر حرکت به سمت چابک‌سازی، کاهش فرآیندهای صدور مجوز و تغییر نگاه دولت در تمامی بخش‌ها از دخالت در فرآیندها در حرکت به سمت تسهیل و تسریع فرآیندهاست.

همه‌گیری فرهنگ درگیر شدن در وسیله توسط بخش‌های مدیریت میانی و کارشناسی بجای توجه به نتیجه یکی از آفت‌های این بخش هست که به زعم کارگزاران و شاغلین دولتی اجرای قوانین و مقررات و فرآیندها عین صواب است. در حالی که نتیجه فرآیندها مهم هستند.

ضروری است دولت به‌عنوان مخاطب اصلی سیاست های ابلاغی در گام اول، موانع اصلی تحقق موارد فوق را که طی سالیان گذشته اقتصاد کشور بدان مبتلا بوده است را احصا و بدون توجه به مقاومت های بخش‌های دولتی در مقابله با فرآیند تغییر؛ با همکاری سایر دستگاهها از قبیل قوای مقننه و مجریه لوایح و قوانین مورد نیاز را تصویب و فعالیت های اجرایی موضوع سیاست های ابلاغی را آغاز نماید.

سرمایه‌گذاری خصوصی داخلی و خارجی با تاکید توسعه اقتصاددریا محور از تاکیدات دیگر سیاست های ابلاغی معظم له است. دولت در این بخش می‌بایست بخش‌های ذیل را در کنار اصلاح فرآیندها و چابکسازی هدف‌گذاری، حمایت و اجرا کند.

الف) انجام سرمایه‌گذاری های مادر با تاکید بر توسعه دریا محور در بخش‌های پتروشیمی، زنجیره فولاد و صنایع پتروپالایشی و پالایشگاهی.

عبادی زاده، امام جمعه بندرعباس:

هرمزگان موتور محرک شهرهای دریایی در سیاست‌های ابلاغی دریا محور است



امام جمعه بندرعباس گفت: استان هرمزگان می‌تواند نقش مؤثر و موتور محرک اجرای سیاست های ابلاغی دریا محور در کشور باشد.

به گزارش اقتصادسمرآمد، حجت‌الاسلام محمد عبادی زاده در خطبه‌های این هفته نماز جمعه بندرعباس افزود: رهبر انقلاب در متن سیاست های ابلاغی توسعه دریا محور فرمودند دریاها، چه آزاد و چه بسته که ایران از هر ۲ برخوردار است، دارای ذخیره‌های سرشارث برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری است.

وی ادامه داد: نباید از این ظرفیت‌ها و دریاها در اقتصاد کشور، ایجاد و ساخت تمدن دریایی غافل شویم.

امام جمعه بندرعباس توضیح داد: اما هنوز باور نداریم کشور مادرایی است، این درحالی است که طول سواحل دریایی و شهرایی بسیاری را در کنار دریاها داریم و هفت استان کشور دریایی است.

حجت‌الاسلام محمد عبادی زاده نماینده ولی فقیه در هرمزگان اضافه کرد: این استان بیشترین سهم را در زمینه ارتباط با دریا با ۲ هزار و ۲۰۰ کیلومتر طول ساحل دارد و نقش آن در سیاست های ابلاغی برجسته است.

امام جمعه بندرعباس حجت‌الاسلام محمد عبادی زاده گفت: هرمزگان به عنوان پیشانی و موتور محرک در شهرهای دریایی و سساحلی باید ایفای نقش کند، بخش عمده‌ای از بیکاری باید از طریق دریا حل شود، دریا می‌تواند بخشی از مشکل اشتغال استان‌های ساحلی را حل کند.

حجت‌الاسلام عبادی زاده افزود: بسیاری از نیازهای مادر حوزه‌های مختلف را می‌توان از طریق دریا تامین کرد که متأسفانه نتوانسته ایم از این ظرفیت استفاده کنیم.

امام جمعه بندرعباس ادامه داد: کشور کوچک سنگاپور بسیاری از درآمد و نیازهای خود را از طریق دریا تامین می‌کند.

امام جمعه بندرعباس افزود: اگر می‌خواهیم اقتدار کشور را حفظ کرده و ارتقا بدهیم از طریق دریا می‌توانیم توانایی و اقتدار اقتصادی کشور را افزایش دهیم، وی ادامه داد: ایران باید در چشم‌انداز آینده به سمت تمدن دریایی حرکت کند و سهم دریا در تمدن نوین اسلامی بی‌بدیل است.

جلیل اسلامی در نشست بررسی سامانه‌های بندری:

طراحی سامانه جامع بندری در اولویت‌های سازمان بنادر است

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی گفت: با هدف تسهیل در فعالیت‌های بندری طراحی و پیاده‌سازی سامانه جامع بندری در اولویت این سازمان قرار دارد.

به گزارش اقتصادسمرآمد، جلیل اسلامی در نشست بررسی سامانه‌های بندری با محوریت سامانه مدیریت و برنامه ریزی عملیات اسکله‌ها در بوشهر اظهار کرد: برای بکارگیری هر سامانه باید وضعیت و کارکرد آن از لحاظ پروتکلی، تجاری و امنیتی مشخص شود. وی بیان کرد: فرایندهایی که با ترافیک و امنیت بنادر سر و کار دارد باید

^[1] مالکیت مادی و معنوی آن نیز به طور دقیق مشخص باشد چراکه در غیر این صورت کارایی لازم را ندارد.

^[2] اسلامی ادامه داد: طراحی سامانه جامع عملیات بندری نیز در دستور کار قرار دارد که این سامانه می‌تواند کمکي برای سایر برنامه های بندری باشد.

^[3] وی اضافه کرد: بندر بوشهر باتوجه به رزومه و سابقه ای که دارد در حوزه فاوا (فناوری اطلاعات و ارتباطات) و اجرای سامانه جامع بندری یکی از پایه های محکم سازمان محسوب می شود.

^[4] مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر نیز گفت: در حوزه فعالیت‌های بندری همواره یکی از مشکلات حضور افراد برای دریافت خدمات متفاوت در محدوده عملیاتی بندر بوده که این روند یک سری سوانح را در پی داشته است.

^[5] محمد شکیبی نسب ادامه داد: با کنترل شدید تردها در محوطه های عملیاتی و رعایت موارد ایمنی و کنترل سوانح، بندر بوشهر برای پنجمین سال متوالی رتبه اول بندر ایمن کشور را کسب نموده است.