

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان خبر داد؛ برگزاری دوره آموزشی «تب‌دنگی» ویژه شرکت‌های خصوصی بندر شهیدرجایی



دوره آموزشی «تب‌دنگی» ویژه کارشناسان واحدهای ایمنی شرکت‌های خصوصی و پیمانکاران فعال در مجتمع بندری شهیدرجایی برگزار شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، دوره آموزشی آشنایی با علائم و نشانه‌های تب‌دنگی و سایر بیماری‌های منتقل از پشه آندس با حضور شرکت ۱۲۰ نفر از کارشناسان و افسران ایمنی، بهداشت و محیط زیست شاغل در بندر شهید رجایی توسط کارشناسان واحد حشره شناسی پزشکی مرکز بهداشت استان برگزار شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در حاشیه این مراسم، هدف از برگزاری این دوره آموزشی را ارتقای دانش و آگاهی کارشناسان واحد ایمنی، بهداشت و محیط زیست شرکت‌های خصوصی و پیمانکاران فعال برشمرد.

حسین عباس‌نژاد مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان ادامه داد: آموزش و اطلاع‌رسانی مباحث مربوط به راه‌های کنترل انتشار پشه آندس و آشنایی با علائم بیماری‌های شایع ناشی از آن به‌خصوص بیماری تب‌دنگی ضروری‌ترین اصل در پیشگیری از انتقال این بیماری است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان بسا با بیان اینکه فعالیت‌ها و فرآیندهای جاری در بنادر و مراودات مستمر با کشورهای حاشیه خلیج فارس احتمال انتشار پشه آندس و انتقال بیماری‌های منتقله از آن را در حوزه بنادر افزایش می‌دهد، بر اجرای دقیق و مستمر اقدامات پیشگیرانه و کنترلی در مقابله با این پشه و بیماری‌های خطرناک ناشی از آن تأکید کرد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی یادآور شد: با توجه به اهمیت موضوع تمامی کارشناسان واحدهای ایمنی مستقر در شرکت‌های خصوصی و پیمانکاران فعال مباحث مطرح‌شده در این دوره را دقیق یاد بگیرند و به سایر کارکنان شاغل در شرکت‌های زیرمجموعه خود اس سطوح مدیریتی تاسطح کارگري آموزش دهند. عباس‌نژاد مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: به منظور پیشگیری از شیوع بیماری تب‌دنگی، علاوه بر دوره‌های آموزشی اقداماتی دیگری از جمله سمپاشی، پاکسازی کانال‌های آب سطحی، بهسازی محیط، تشکیل کمیته داخلی کنترل و پیشگیری از سوی اداره کل بنادر و دریانوردی استان در دستور کار قرار دارد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان ابراز امیدواری کرد که با هماهنگی و همکاری نزدیک این اداره کل با کارشناسان و اساتید دانشگاه علوم پزشکی و شبکه بهداشت استان، شاهد کنترل بیماری‌های خطرناک ناشی از پشه آندس در استان باشیم.

مدیرکل شیلات مازندران:

۴۰ قفس دریایی پرورش ماهی در مازندران احداث شد



مدیرکل شیلات مازندران از احداث ۴۰ قفس دریایی با ظرفیت تولید یک هزار و ۸۵۰ تن طی سه سال گذشته در استان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، قاسم کریم‌زاده با بیان این که در سه سال فعالیت دولت آیت الله رئیسی در مازندران ۴۰ قفس دریایی پرورش ماهیان و آبزیان ایجاد شد، میزان تولید در این پروژه را هزار و ۸۵۰تن اعلام کرد و به سبایت بازارافزود: میزان اشتغال در این پروژه ۱۸۰ نفر بوده است.

وی ارزش اقتصادی این پروژه را ۶۰ میلیارد تومان ذکر کرد و گفت: در هشت سال دولت گذشته فقط ۱۴ قفس دریایی ایجاد شد و در واقع در این دولت افزایش ۱۸۵ درصدی تعداد قفس ها و افزایش ۵۰۰ درصدی اشتغال در این زمینه و افزایش ۵۰۰ درصدی ارزش اقتصادی در این پروژه را داشتیم.

مدیرکل شیلات مازندران با عنوان این که ۲۰۵ میلیون قطعه بچه ماهی تولید و در دریای خزر آزاد سازی شد، ادامه داد: در حالی که در هشت سال دولت گذشته فقط ۹۰ میلیون قطعه بچه ماهی تولید و آزاد سازی شد و طی سه سال ۵۰ تن ماهی قزل آلا به ارزش شش میلیارد تومان در زمین های کشاورزی در فصل زمستان تولید شد، در حالی که اجرای این طرح در هشت سال دولت گذشته صفر بوده است.

دبیر انجمن دریانوردان ایران از کاهش نیروی متخصص به دلیل عدم برنامه‌ریزی بلند مدت، هماهنگ و جامع در مدیریت منابع انسانی طی یک دهه و حضور مؤثرترین و بازیگران غیر تخصصی در صنعت دریانوردی خبر داد و گفت: برخی آمار تعداد دریانوردان فعال را مبتنی بر میزان صدور بیش از ۱۰۰ هزار گواهینامه دریانوردی می‌دانند که دقیق نیست.

سامان رضایی دبیر انجمن دریانوردان اِی‌سران و نماینده فدراسیون بین‌المللی حمل‌ونقل (ITF) در گفتگو با مانا بیان کرد: با توجه به اینکه بخش عمده حمل‌ونقل جهان از طریق دریا انجام می‌شود، که در شرایط کنونی و بحران‌های بین‌المللی، این شیوه حمل‌ونقلی به یک فاکتور خیلی مؤثر و صنعت مهم در معادلات جهانی تبدیل شده است.

وی افزود: حمل‌ونقل دریایی و تأمین انرژی و کالاهای اساسی از مسیر دریا، یکی از شرریان‌های اساسی هر کشوری است که در صورت آسیب به آن می‌تواند یک ملت و کشور را زمین‌گیر نماید. تجربه ما در این چند ساله نشان داده است که چقدر این مباحث می‌تواند تعیین‌کننده و تأثیرگذار باشد و چه هزینه‌هایی را به ملت و مملکت تحمیل کند.

دبیر انجمن دریانوردان ایران ادامه داد: در سال ۱۸ ۲۰ میلادی صنعت دریایی جزء بیشترین بخش‌هایی بود که مشمول تحریم‌ها شد که با توجه به ماهیت بین‌المللی آن، بیشترین آسیب را نیز متحمل شد.

وی گفت: بسا اهمیتی که حوزه دریایی جهان دارد و تأثیرگذاری که این حوزه می‌تواند چه در بحث تغییرات اقلیمی، گرمایش زمین، آلودگی‌های زیست محیطی، مباحث اقتصادی، توسعه‌ای، امنیتی و روابط بین‌المللی

داشته باشد، باعث شده است که در شرایط موجود میزان اهمیت حوزه دریایی و حمل‌ونقل دریایی دو جندان شود. رضایی بیان کرد: اکنون شاهد جنگ، درگیری‌ها، مناقشات عمیق و رقابت‌های منطقه‌ای در نقاط مختلف جهان هستیم. این روند باعث شده که زمینه برای نظام‌نوین در عرصه بین‌الملل و غروب و طلوع قدرت‌های منطقه‌ای و مهاجرت سرمایه و تغییر نظام اقتصادی جهان فراهم شود؛ لذا یکی از اهرم‌های فشار و فاکتورهایی که می‌تواند در این نظام‌نوین تأثیرگذار باشد، مسائل حمل‌ونقل دریایی است.

وی ادامه داد: در دنیا ۵۰ الی ۷۰ هزار شناور تجاری داریم که بحث حمل‌ونقل دریایی را بسه عهده دارند. حدود یک میلیون ۷۰۰ هزار دریانورد در این حوزه فعالیت می‌کنند. برخی مواقع می‌گویند که ایران ۱۰۰ هزار دریانورد دارد که این آمارهاغیر کارشناسی بوده و دقیق نیست.

وی افزود: در انقلاب صنعتی ۲۰۲۲ میلادی، بحث‌های زیست محیطی همراه با بهینه‌سازی و بازدهی حداکثری و فناوری‌های نوین همچون سسوخ‌های بدون کربن و جایگزین، دیجیتال کردن و هوشمندسازی صنعت دریایی و بندری و الزامات IMO شتاب شدیدی گرفت.

این اقدامات، علاوه بر نیت‌های اقتصادی و افزایش کیفی و بهینه فعالیت‌های دریایی بیشتر با هدف جهانی‌سازی و کنترل بیشتر صنعت دریایی است که توسط کشورهای پیشرفته مطرح و از طریق مکانیزم‌های بین‌المللی بر صنعت تحمیل شده است.

رضایی توضیح داد: طراحی شناورهای هوشمند، سیستم‌های ارتباطی، شبکه و امنیت سایبری، سیستم‌های کنترل از راه دور و سیستم‌های هوشمندی که به این صنعت وارد می‌شود، با هدف کنترل بیشتر روی صنعت دریانوردی



انجام شده است. یک واقعیتی است که در آینده نزدیک با آن مواجه خواهیم شد که متأسفانه در حال حاضر کشور و صنعت برای این تغییرات و قبسول آن در آینده آمادگی مناسب را ندارد.

رضایی یادآور شد: به واسطه این انقلاب صنعتی در حوزه دریایی و دلایل دیگر، میزان سفارش ساخت کشتی رشد تصاعدی داشته و ظرفیت اکثر کشتی‌سازی‌های سطح یک و دو دنیا تا سال ۲۸ ۲۰ میلادی تکمیل است. وی افزود: مثلاً وقتی بحث سسوخ‌های جایگزین کم کربن مطرح می‌شود، در کشتی نیاز به فناوری خاص داریم و کشورهایی که بخواهند همچنان از سوخت فسیلی استفاده کنند، قاعدتاً باید هزینه بیشتری پرداخت کنند و مالیات بر مصرف سوخت‌های فسیلی با پایه کربن را نیز پرداخت کنند.

تحریم‌ها بالای جان صنعت دریایی ایران

رضایی درباره شرایط صفت و دریانوردی و صنعت کشتیرانی در ایران توضیح داد: این دو به هیچ وجه از هم مستقل نیستند و هر دو بخش نیز به دلیل مواجه با تحریم‌ها در طی دو دهه، از روند تحولات صنعت دریانوردی جهان دور مانده‌اند.

وی ادامه داد: متأسفانه کیفیت منابع انسانی ما به نسبت گذشته آسیب دیده است. عدم ثبات مدیریتی، اقدامات آنی و فضای غیرشفاف ناشی از تحریم‌ها باعث شده‌اند که ناوگان ملی ما با تمام ظرفیت‌هایش تحت فشار قرار گیرد و فضا برای سودجویی برخی شرکت‌ها فراهم شود.

دبیر انجمن دریانوردان ایران افزود: تمام این شرایط باعث شده است وضعیت حوزه دریایی ما به واسطه مباحثی خارج از حوزه تخصصی خود، تحت تأثیر قرار بگیرد. کار دریا یک کار بین‌المللی است و از روابط بین‌المللی تأثیرپذیر اس ت. فضایی که برای ایران در دو دهه اخیر شکل گرفته است، بستری را فراهم کرده است که حوزه دریایی ما آسیب بیشتری را متحمل شود.

وی اضافه کرد: ناوگان ملی ما نیازمند نوسازی است تا از نزل سطح کیفی ایمنی در فعالیت‌های کشتیرانی و وقوع حوادث متعدد در آن جلوگیری شود.

دبیر انجمن صنفی دریانوردان ایران مطرح کرد:

کمبودنیروی دریانوردبه دلیل حضور بازیگران غیر تخصصی و بی‌هویت

وی اضافه کرد: متأسفانه تحریم‌ها بر صنعت کشتیرانی کشور اثر مستقیم دارند تا آنجا که حتی تردد شناورهای ایرانی به بنادر اصلی برخی کشورها ممکن نیست که معنی آن افزایش هزینه‌های ناوگان است.

دبیر انجمن دریانوردان ایران توضیح داد: در حال حاضر در بخش دریانوردی نیز مانند بخش‌های دیگر شاهد اشکالات در مدیریت منابع انسانی هستیم، چون این حوزه به صورت بخشی‌نگری عمل می‌شود.

وی با اشاره به این نکته که حوزه منابع انسانی در دریا دارای دو بخش محدود و نامحدود است، یادآور شد: در بخش محدود شفافیت ندادیم و نظارت بر مدیریت و هدایت نیروی کار و دریانوردان ضعیف است همچنین در حالی که نیروی کار ایرانی بی‌کار مانده شرکت‌های بدون شناسنامه و سودجو به شکل بی‌رویه‌ای دریانورد خارجی استخدام می‌کنند.

رضایی گفت: در حوزه نامحدود نیز علی‌رغم اقدامات خوبی که برای ایرانیزه شدن دریانوردان ناوگان ملی داشتیم، اما به سبب سیاست‌های غیردقیق دیگر بخش‌ها، مجدداً شاهد کمبود نیرو در پُست‌های تخصصی هستیم. از سوی دیگر با وجود عدم توسعه و نوسازی ناوگان ملی به علت محدودیت‌های تحریم‌ها، شاهد تولد شرکت‌های بدون شناسنامه که در فضای غیرشفاف تحریمی اجازه رشد یافته‌اند هستیم که این به معنای بزرش دریانوردان از ناوگان ملی و جذب موقت، ناپایدار و مقطعی این دریانوردان در این شرکت‌های سودجو است که آینده شغلی دریانوردان را تهدید می‌کند.

وی افزود: به عبارت بهتر برخی غفلت‌ها و همچنین رشد قارچ گونه شرکت‌های غیر استاندارد، باعث بحران و عدم توازن در مدیریت منابع انسانی دریایی کشور شده است. دبیر انجمن دریانوردی اضافه کرد: انحصار دولتی طولانی در بازار کار دریانوردی کیفیت مدیریت منابع انسانی را پایین آورده و به شرکت‌های خصوصی بی‌هویت اجازه داده با استفاده از فرصت تحریم و بدون توجه به منافع ملی به دنبال بهره‌برداری ناپایدار از منابع انسانی و دریانوردان باشند.



افزایش می‌دهد و نیاز به واردات را بیشتر می‌کند، بلکه بحران کسری بودجه را نیز تشدید خواهد کرد.

«شاخص دسترسی به مسکن درحال حاضر ۱۳-۱۴ سال است که آن را به ۷۰ سال می‌رسانم.» او در توضیح گفت: «شاخص دسترسی به مسکن، یعنی اگر یک کارگر کل درآمد سالانه خود را برای مسکن ذخیره کند، بعد از ۱۳ تا ۱۴ سال می‌تواند صاحب یک واحد مسکونی شود که من مطابق آنچه در قانون برنامه هفتم توسعه پیش‌بینی شده، آن را به ۷۰ سال کاهش می‌دهم.»، این یکی از اولین وعده‌های محمدباقر قالیباف است اما آا شاخص دسترسی به مسکن در حال‌حاضر در ایران ۱۲-۱۴ سال است؟ آیا یک کارگر با حداقل حقوق ۱۲ میلیون تومان اگر ۱۳ سال کل درآمد خود را ذخیره کند، می‌تواند یک واحد مسکونی ۷۵ متری بخرد؟ پاسخ شما به این سوال، اعتبارسنجی این وعده را تکمیل خواهد کرد!

قالیباف همچنین می‌خواهد میانگین نرخ رشد اقتصادی را به ۸ درصد برساند. کاهش مدت زمان سربازی، تکمیل اجرای قانون واردات خودرو، پیگیری قوانین سه‌گانه مجلس برای مسکن، جشن تولید، مالیات بر خانه‌های خالی و ساماندهی اجاره‌ها، پیگیری اجرای کامل قانون کالابرگ، پیگیری اجرای قانون ساماندهی نیروهای شرکتی، تعیین تکلیف اتباع بیگانه، متناسب‌سازی حقوق بازنشستگان، تصویب جزئیات و پیگیری اجرای قانون مقابله با سوءف‌تار علیه زنان نیز از دیگر وعده‌های انتخاباتی قالیباف است.

به گزارش اقتصاد ۲۴، برسی‌ها نشان می‌دهد که پزشکیان جز وعده توزیع یارانه با کد ملی، در حوزه اقتصاد وعده‌ای جنجالی و غیرمعمول نداده است و به نظرات کارشناسان تکیه کرده است. این در حالی است که سایر کاندیدها وعده‌های عجیب و غریبی ارائه کرده‌اند، مانند دستیابی به رشد اقتصادی ۸ درصدی، کاهش تورم به تک رقمی، کنترل نقدینگی، بهبود بازار کار و رفع مشکلات ناشی از تحریم‌ها. هر یک از این وعده‌ها پیش از این نیز مطرح شده بودند، اما اقتصاد ایران همچنان با این چالش‌ها دست و پنجه نرم می‌کند.

بررسی وعده‌های اقتصادی نامزدهای ریاست جمهوری؛

یک قدم تا تصمیم بزرگ

مالی پایدار، بدهی‌های دولت را افزایش داده و ناترازی‌های اقتصادی را تشدید خواهد کرد. در نتیجه، مردم مجبور خواهند شد هزینه‌های دیگری را برای تأمین نیازهای اساسی خود پرداخت کنند. زاکانی همچنین قول داده است که به هر نفر ۲۲ میلیون تومان یارانه انرژی پرداخت کند. اجرای این وعده نیازمند بودجه‌ای بالغ بر ۱۹۳۶ هزار میلیارد تومان است که تقریباً یک‌سوم کل بودجه سال ۱۴۰۳ کشور را تشکیل می‌دهد. زاکانی منابع مالی برای تأمین این مبلغ عظیم را مشخص نکرده است.

اگر این مبلغ به صورت اعتباری با سهمای بدون پشتوانه پرداخت شود، عواقب اقتصادی سنگینی برای بازار بورس و اقتصاد کشور به دنبال خواهد داشت. زاکانی وعده داده است که قیمت بنزین را از ۳۰۰۰ تومان به ۱۵۰۰ تومان کاهش دهد. این در حالی است که قیمت فعلی بنزین نیز بار سنگینی بر بودجه دولت تحمیل کرده است. مصرف بنزین در کشور بیشتر از ظرفیت تولید است و دولت ناگزیر به واردات بنزین است.

بر اساس گزارش‌های نمایندگان مجلس، کشور روزانه با کسری ۱۰ تا ۱۵ میلیون لیتری بنزین مواجه است و نیاز به ۴ میلیارد دلار برای واردات بنزین دارد. دولت بنزین را به قیمت ۶۰ هزار تومان وارد و با قیمت ۳۰۰۰ تومان عرضه می‌کند، که این تفاوت قیمت یکی از عوامل اصلی کسری بودجه است. کاهش قیمت بنزین به ۱۵۰۰ تومان، مصرف و کسری بنزین را افزایش داده و منابع ارزی بیشتری برای واردات بنزین نیاز خواهد بود. این موضوع منجر به کسری بودجه بیشتر، چاپ پول و افزایش تورم خواهد شد.

پوششی دوم، وعده‌های تورم‌زا برای رفع تورم! به گزارش اقتصاد ۲۴، اولین وعده سید امیرحسین قاضی زاده هاشمی پرداخت کمک‌های مالی به خانواده‌های کم درآمد است. او اعلام کرده است که تفاوت درآمد و هزینه خانواده‌های کم درآمد را جبران خواهد کرد. این اقدام نه تنها نیازمند بودجه‌ای سنگین است، بلکه ممکن است به تورم کمک کند، پرداخت وجه نقد بدون رشد تولید تورم‌زاست. وعده دوم قاضی زاده هاشمی مربوط به وام‌های ازدواج است. او اعلام کرده است که می‌خواهد مبلغ وام ازدواج را به یک میلیارد تومان افزایش دهد. در حالی که به گواه آمار بانک مرکزی، تنها درسال گذشته، ۱۴۹ هزار نفر در صف وام ازدواج مانده‌اند و برای تأمین وام یک میلیارد تومانی، گزینیهایی مانند چاپ پول یا قرض‌گرفتن از بانک مرکزی باقی می‌ماند، که هر دو این گزینه‌ها ممکن است به ناترازی بانک‌ها منجر شده و تورم را افزایش دهند.

وعده رفع فقر مطلق و رشد اقتصادی تا ۶ تا ۸ درصدی، نیز از دیگر وعده‌های این کاندیدای ریاست جمهوری بود، وعده‌هایی از جنس وعده‌های دولت سیزدهم و احتمالاً با