



مدیر کل شیلات خوزستان در راستای حمایت از جامعه صیادی و تسهیل در ارائه خدمات از اجرای طرح صدور مجوز صید به‌صورت یک‌ماهه در سراسر استان خبر داد.

به گزارش اقتصادس‌رآمد، سید شریف موسوی در جلسه کمیسیون نقل و انتقالات شناورهای صیادی استان اظهار کرد: با هدف کاهش نامه‌نگاری اداری و جلوگیری از مراجعات مکرر صیادان به دفاتر صدور مجوز، طرح صدور مجوزهای ماهانه از ابتدای اردیبهشت‌ماه سال جاری در تمامی بنادر صیادی استان اجرایی خواهد شد.

موسوی با اشاره به وضعیت پیشین صدور مجوزها گفت: به‌طور معمول هر شناور صیادی در سال ۲۴ سفر دریایی انجام می‌دهد که پیش از این، صیادان ناچار بودند برای اخذ مجوز صید و انجام امور بیمه‌ای ماهانه ۲ بار به ادارات مربوطه مراجعه کنند.

مدیرکل شیلات خوزستان افزود: بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته، از این پس شناورهای صیادی استان مجوز صید و سهمیه سوخت خود را به‌صورت یک‌ماهه دریافت می‌کنند که این مجوز پوشش‌دهنده ۲۱ روز فعالیت صیادی طی ۲ سفر دریایی خواهد بود.

مدیرکل شیلات خوزستان در ادامه به جایگاه استان در صنعت صیادی کشور اشاره کرد و گفت: استان خوزستان با بهره‌مندی از پنج شهرستان بندری و ۱۱ بندر صیادی فعال، سالانه قریب به ۵۰ هزار تن انواع آبزیان را صید می‌کند که این حجم از تولید خوزستان را در جایگاه چهارم صید میان استان‌های ساحلی کشور قرار داده است.

براساس این گزارش استان خوزستان جایگاه دوم تولیدات آبزی‌پروری را دارد؛ مجموع تولیدات آبزی‌پروری استان حدود ۹۶ هزار تن است که از این میزان، سهم عمده تولیدات با حدود ۷۵ هزار تن به تولید ماهیان گرمابی اختصاص دارد.

مدیر امداد و نجات مرکز فوک خزری مازندران مطرح کرد:

تلفات مرموز فوک‌های خزری



مدیر امداد و نجات مرکز فوک خزری مازندران، از تلفات گسترده فوک‌ها در سواحل دریاچه خزر خبر داد و گفت: با وجود ارسال نمونه‌های برداشت‌شده از لاشه‌های بسیار فاسد به سازمان دامپزشکی در تهران، همچنان دلیل اصلی تلفات از سوی هیچ‌یک از کشورهای حاشیه خزر کشف نشده است.

به گزارش اقتصادس‌رآمد، امیر صیاد شیرازی، در کارگاه آموزشی امداد و نجات، مدیریت تعارض و ارتقای اقدامات حفاظتی فوک خزری که در ساری با حضور نمایندگان شیلات، دامپزشکی و محیطبانان برگزار شد، آفلوئزای فوق‌حاد پرندگان را یک فرضیه قوی دانست و آلودگی‌های مزمن دریاچه بسته خزر را عامل تضعیف سیستم ایمنی این گونه در معرض خطر معرفی کرد.

صیاد شیرازی با اشاره به لاشه‌های کشف‌شده در سواحل مازندران اظهار کرد: متأسفانه میزان فساد بسیاری از لاشه‌ها به حدی بود که امکان نمونه‌برداری میکروبی صحیح وجود نداشت. با این حال نمونه‌هایی که توانستیم برداشت کنیم به سازمان دامپزشکی در تهران ارسال شد.

وی افزود: نه تنها در ایران، بلکه هیچ‌یک از کشورهای دیگر با تلفات فوک‌ها نتوانسته‌اند دلیل اصلی مرگ‌ومیر را مشخص کنند. آخرین گزارش از قزاقستان (هفته گذشته) نیز حاکی از کشف لاشه‌های بسیار زیاد بود.

مدیر امداد و نجات مرکز فوک خزری مازندران با اشاره به تجربه کشورهای اروپایی گفت: در برخی کشورهای اروپایی، نمونه‌های ویروسی از آفلوئزای فوق‌حاد پرندگان در بدن فوک‌های تلف‌شده شناسایی شده و همانجا علت مرگ همین بیماری تشخیص داده شده است. من فکر می‌کنم احتمالاً بیماری‌های ویروسی نظیر آفلوئزائیز عامل تلفات کنونی باشند، اما هنوز در دریاچه خزر این موضوع قطعی نشده است.

سید گرو توسعه – مهدی اسنادی جعفری – توسعه مکران نیازمند تعامل موثر میان تمامی ذینفعان و دست‌اندرکاران توسعه است. لیکن این سطح و انتظار از تعامل، امروزه با موانع متعددی روبروست که حل آن به این سادگی و یا مواخذه و دستور فلان مسئول و ارائه چنان طرح و لایحه نیست. شواهد چند سال اخیر در حوزه توسعه مکران، بیانگر این است که تعامل سازنده میان دستگاه‌های سیاستگذار، برنامه‌ریز و اجرایی در عمل تحقق پیدا نکرده و صرفاً ده‌ها مصاحبه و همایش و دورهمی‌ها بر روی دست و پا بر زمین باقی مانده است! آن‌چه باید مورد تأکید قرار گیرد این است که می‌بایست راه درست، به درستی طی شود و در آن میان‌بُر وجود ندارد. اصولاً، میان‌بر به معنی انتخاب حرکت در کجراه‌ها و پذیرفتن نرسیدن‌ها، باید قبول کرد که برنامه و اجرای آن دستوری هم نمی‌شود! بلکه تحقق‌پذیری طرح‌ها و مصوبات دولت و مجلس، تنها با پیش‌بینی نیازهای واقعی و نه انتزاعی امکان‌پذیر است. تعامل، میوه‌ای است که باید زمان داد تا بر شاخه درخت توسعه‌پذیری برسد و قابل خوردن باشد. نمی‌توان میوهی تعامل را نارس چید و به خوردن این و آن داد که نتیجه‌اش نزاع، بی‌تفاوتی، موازی‌کاری و یا پنهان‌کاری خواهد بود.

به گزارش اقتصادس‌رآمد، مهدی اسنادی جعفری – دکتری شهرسازی و مشاور توسعه در این باره به «سرآمد» نوشت: برای توسعه مکران، تعامل، گفتگو، نقدپذیری، نقدکنندگی، کار جمعی و مشارکت سازنده میان نهادهای ذینفعان ضروری است. تمامی این موارد یاد شده، می‌بایست با هدف دستیابی به منفعت ملی باشد؛ در غیر این صورت، امیدی به ادامه‌دار بودن حرکت و به نتیجه رسیدن طرح‌ها نخواهد رفت. مسئله حاکم در نظام تعامل و گفتگوی امروزی که ریشه در سال‌ها (و البته قرن‌های قبل دارد و نمونه‌های بیشمار آن در کتب تحلیل تاریخ اجتماعی ایران‌ان درج گردیده است) و حتی دولت‌های مختلف دارد، این است که خیر جمعی به نفع سازمانی و مقطعی ارجحیت پیدا کرده و هر نهاد و سازمانی که به مراکز قدرت و تصمیم‌گیری کلان نزدیکتر بوده، نظر خودش را تثبیت کرده و امروز دیگر حاضر به درنظر‌گیری نفع ملی هم نیست.

اجازه دهید تا این سوال را بیان کنم که این چه خوانشی از توسعه است که نهادهای را پاسخگو و مسئولیت‌پذیر بار نمی‌آورد؟ مگر می‌توان گفت چون من زودتر آمدم و یا این‌که در مقطعی از زمان از قدرت چانه‌زنی بالاتری



برخوردار بوده‌ام، پس همین هست که هست؟! به‌عنوان نمونه، ابلاغ سیاست‌های کلان توسعه دریامحور، تمرکز دولت و مجلس بر توسعه سواحل کشور و برنامه‌ریزی بزرگ‌ترین مجتمع بندری مکران (که براساس خروجی هزاران برگ گزارش و صدها ساعت جلسات کارشناسی بابت انتخاب بهترین مکان برای ساختن بندری با ظرفیت حدود ۲۰۰ میلیون تن تقریباً معادل ظرفیت تمامی بنادر بازرگانی فعلی کشور که تا به امروز ساخته شده است) در گیرودار کشمکش‌های سیاسی و حاکمیتی قرار دارد و همین مسئله سبب فرصت‌سوزی برای کشور شده است. این چه عزم ملی و تحقق حکمرانی دریایی است که در آن وزارتخانه‌های راه‌وشهرسازی و نفت نتوانسته‌اند بر سر منافع ملی و انتخاب الگوی بهینه و درنظر‌گیری خیر جمعی با هم گفتگو کنند و باتفاق بر مکانیابی بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر ملسی یکی از ظرفیت‌های اتصال به کریدورهای بین‌المللی و شورای کشورهای بریکس و چه و چه، به توافق برسند و صحه بگذارند؟ برای این مهم (که صرفاً یک نمونه از ده‌ها مورد دیگر است) چند ده سال زمان لازم است که باید سپری شود تا موضوع نهایتاً در یک برگ تفاهم‌نامه‌ی غیر عملی و استخوان لای زخم باقی نماند و مسائل میان سازمان‌ها و نهادهای با تعامل حل شود؟ بپذیریم که نگه داشتن فرصت‌های توسعه در دالان‌های سیاسی و حل‌نشدن موضوعات و مسائل کشور، چالش‌ها را بر طرف نمی‌کند، بلکه روز به روز و سال به سال، حل آن را سخت‌تر و پرهزینه‌تر می‌کند و البته سبب از دست رفتن سرمایه اجتماعی و ربوده شدن فرصت‌ها می‌گردد.

در هر حال، تا زمانی‌که توسعه بر مدار گفتگو و تعامل جلو نرود، فقط فرسودن و خسته کردن جامعه‌ی منتظر تحول و پیشرفت خواهد بود. راحت بگویم؛ مردمان این سرزمین منتظر به ثمر رسیدن و عده‌ها و طرح‌ها و برنامه‌ها هستند؛ چه saja اینکه طالب مشارکت و سرمایه‌گذاری هستند. با این وجود، در توسعه مکران، با توجه به حساسیت‌ها و فرصت‌های موجود و نمونه‌هایی که بیان شد، برخی اصول و بایدها و نبایدهایی وجود دارند که رعایت آن‌ها می‌تواند به موفقیت و پایداری این توسعه کمک کند. در ادامه، این بایدها و نبایدها را بررسی می‌کنیم.

الف- بایدهای توسعه مکران:

۱. توجه به توسعه ساحلی پایدار (بایدی تکراری)، ولی مغفول در عمل)

توسعه سواحل و منطقه مَکُران باید با در نظر گرفتن معیارهای زیست‌محیطی و اجتماعی انجام شود. استفاده از منابع طبیعی باید به گونه‌ای باشد که ضمن پاسخگویی به نیازهای فعلی، آسیبی به نسل‌های آینده وارد نکند.

۲. مشارکت مردمی و تعامل با جوامع محلی (مشارکت حداکثری در توسعه)

پروژه‌های توسعه‌ای باید با مشارکت مردم بومی انجام شوند. شناخت نیازها و اولویت‌های مردم محلی و تلاش برای بهبود کیفیت زندگی آن‌ها ضروری است تا آن‌ها توسعه را به عنوان یک فرصت تلقی کنند.

۳. تقویت زیرساخت‌ها و حمل‌ونقل (توجه به یکپارچگی و هماهنگی در لجستیک و حمل‌ونقل)

برای تبدیل مکران به یک هاب اقتصادی و دریایی، توسعه زیرساخت‌های اساسی مانند بنادر، جاده‌ها، خطوط ریلی، و فرودگاه‌ها ضروری است. بهبود حمل‌ونقل، تسهیل تجارت و افزایش دسترسی به منابع و بازارها را ممکن می‌سازد.

۴. ظرفیت‌سازی و آموزش نیروی انسانی (توسعه بر مدارِ تفکر و اندیشه پایدار)

توسعه موفق و پایدار نیازمند نیروی انسانی متخصص و آموزش‌دیده است. باید برنامه‌های آموزشی و ظرفیت‌سازی به‌منظور ارتقای مهارت‌ها و توانمندسازی جامعه محلی اجرا شوند.

۵. حفاظت از محیط زیست و تنوع زیستی (جلوگیری از فرسایش محیطی)

توجه به حفظ اکوسیستم‌های دریایی و زمینی و جلوگیری از تخریب منابع طبیعی مانند جنگل‌ها، دریا و تالاب‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است.

۶. جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی (توجه و بسترسازی مشارکت اقتصادی)

سرمایه‌گذاری مناسب و تأمین مالی پروژه‌ها می‌تواند به ایجاد اشتغال و تقویت اقتصاد محلی کمک کند. سیاست‌هایی که شفافیت، ثبات و امنیت سرمایه‌گذاری را تضمین کنند، از مزوومات جذب سرمایه‌گذاران هستند.

۷. تقویت امنیت و حفظ استقلال ملی (مکران، پیشرانِ کُنشگری در یکپارچگی انسجام ملی)

موقعیت جغرافیایی مکران به دلیل همجواری با دریا و اهمیت استراتژیک، نیازمند توجه به مسائل امنیتی است. توسعه این منطقه باید بدون به خطر انداختن امنیت ملی و وابستگی به کشورهای خارجی انجام شود.

ب- نبایدهای توسعه مکران:

۱. غفلت از نیازهای اجتماعی و فرهنگی جوامع محلی (جوامع محلی، پیشانی آسیب‌های توسعه)

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

مَکُران از بی‌تفاوتی تا تبدیل شدن به مسئله توسعه

واکاوی باید و نبایدهای الفبای توسعه در سواحل مَکُران

توسعه نباید به فرهنگ و ساختارهای اجتماعی بومی آسیب برساند. بی‌توجهی به این نیازها می‌تواند باعث نارضایتی و حتی مقاومت در برابر پروژه‌های توسعه‌ای شود.

۲. پیشبرد توسعه بدون برنامه‌ریزی بلندمدت و علمی (تفکر و برنامه‌های بلندمدت در گر و جامعه بلندمدت) بدون یک برنامه جامع و مطالعات علمی، توسعه مکران با ریسک‌های زیادی مواجه می‌شود. تصمیمات کوتاه‌مدت و بدون توجه به تأثیرات بلندمدت، می‌تواند پایداری توسعه را به خطر بیندازد.

۳. آسیب به محیط زیست و استفاده ناپایدار از منابع (عدم بهره‌کشی از محیط طبیعی به نفع خواسته‌های ناپجا)

استفاده بی‌رویه و ناپایدار از منابع طبیعی، می‌تواند آسیب‌های جبران‌ناپذیری به محیط زیست و منابع اکوسیستم وارد کند. فعالیت‌های صنعتی و تجاری باید با رعایت معیارهای زیست‌محیطی انجام شوند.

۴. وابستگی شدید به صنایع خاص و ناپایدار (نگاه‌فرا تر از نفت بسمت داشته‌ها و ظرفیت‌های توسعه)

اتکای بیش از حد به صنایع پر ریسک یسا ناپایدار، مانند برخی صنایع استخراجی و نفتی، می‌تواند به دلیل نوسانات جهانی، اقتصاد منطقه را در معرض آسیب قرار دهد.

۵. نادیده گرفتن اهمیت هماهنگی نهادهای (تغییر رویه ناهماهنگی میان ذینفعان و نهادهای ذیمدخل توسعه)

توسعه مکران نیازمند هماهنگی و همکاری بین نهادهای مختلف دولتی و بخش خصوصی است. بی‌توجهی به این هماهنگی می‌تواند منجر به تداخل‌ها و ناهماهنگی‌های اجرایی شود که مانع پیشرفت پروژه‌ها می‌شوند.

۶. توسعه بی‌رویه و بدون کنترل مناطق شهری (ضرورت توجه به شمول و حاشیه‌نشینی)

گسترش بی‌برنامه شهرها و ساخت‌وسازهای نامناسب، می‌تواند به آلودگی، ترافیک و کاهش کیفیت زندگی منجر شود. برنامه‌ریزی شهری دقیق و مطابق با استانداردهای زیست‌محیطی ضروری است.

۷. رها کردن پروژه‌های نیمه‌تمام و فقدان نظارت (تعیین تکلیف ۷۰ هزار پروژه عمرانی ناتمام)

یکی از مشکلات در مناطق در حال توسعه، پروژه‌های نیمه‌تمام و نبود نظارت موثر است. برنامه‌ریزی و نظارت دقیق بر اجرای پروژه‌ها و اطمینان از تأمین بودجه و منابع کافی برای تکمیل آن‌ها، از اهمیت بالایی برخوردار است. با در نظر گرفتن ایسن بایدها و نبایدها، می‌توان مسیر بهتری برای توسعه مکران ترسیم کرد که از چالش‌ها و تهدیدهای احتمالی پیشگیری کرده و به توسعه پایدار و متعادل منطقه کمک کند.

سفیر ایران در سازمان ملل:

آمریکا مسئول اختلال در حمل و نقل دریایی خلیج فارس است

شده باشند.

ثبات و امنیت پایدار در خلیج فارس و منطقه وسیع‌تر تنها از طریق توقف پایدار و دائمی تجاوز علیه ایران، همراه با تضمین‌های معتبر عدم تکرار و احترام کامل به حقوق حاکمیتی مشروع و منافع ایران قابل دستیابی است. در پایان، اتهامات مطرح شده علیه کشوروم در نشست امروز را به طور قاطع رد می‌کنم. ادعاهای برخی از نمایندگان کشورهای حاضر در این نشست فاقد هرگونه مبنای حقوقی بوده و تنها برای منحرف کردن توجه از واقعیت‌های میدانی و ارتکاب عمل خلاف بین‌المللی توسط ایالات متحده و متحدانش به کار گرفته می‌شوند.

آنها بار دیگر استانداردهای دوگانه خود را آشکار و نشان داده‌اند که نگرانی به اصطلاح آنها از ایمنی دریایی و ناوبری، نه واقعی است و نه با اقدامات و مواضعشان همخوانی دارد. آنها مدعی‌اند که حقوق ناوبری نباید تهدید شود، اما عمداً از اقدامات غیرقانونی ایالات متحده، از جمله اعمال محاصره دریایی به اصطلاح و حملات تروریستی اخیر آن به کشتی‌های تجاری ایران چشم‌پوشی می‌کنند؛ اقدامی که ویژگی‌های دزدی دریایی و گروگان‌گیری را دارد و مانند گروه دزدان دریایی و تروریستی عمل می‌کند.

برخی نمایندگان همچنین با عدول از دستور کار، همسویی برخی متجاوزان و مطرح کردن مسائل نامربوط و بی‌ارتباط در بحث امروز، از این شورا سوءاستفاده کرده‌اند. این اتهامات بی‌اساس شایسته پاسخ نیستند و ما آنها را قاطعانه مردود می‌شماریم.

بباید روشن کنیم: مسئولیت هرگونه اختلال، ممانعت یا دخالت دیگر در حمل‌ونقل دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و تنگه هرمز، مستقیماً بر عهده متجاوزان یعنی ایالات متحده و حامیان آن است که اقدامات غیرقانونی و بی‌ثبات‌کننده آنها تنش‌ها را تشدید کرده و ایمنی دریایی و آزادی ناوبری را به خطر انداخته است. هرگونه ادعای خلاف آن، بی‌اساس و فاقد اعتبار است.»



دریایی، توقیف غیرقانونی کشتی‌های تجاری ایرانی و بازداشت خدمه آنها، به اعمال خلاف بین‌المللی خود ادامه داده است. این اقدامات خطرناک و تشدیدکننده، حقوق بین‌الملل را نقض می‌کنند، منشور سازمان ملل را زیر پا می‌گذارند، جرم دزدی دریایی را تشکیل می‌دهند و به عنوان اعمال تجاوزکارانه، مطابق با ماده ۳(ج) قطعنامه ۳۳۱۴ مجمع عمومی مورخ ۱۴ دسامبر ۱۹۷۴ تعریف می‌شوند. ایران این اقدامات غیرقانونی را به شدیدترین وجه محکوم می‌کند و از شورای امنیت می‌خواهد که موضع قاطع اتخاذ کند، این اقدامات را محکوم کند، مسئولیت کامل را تضمین نماید و فوراً و بدون شرط، آزادی کشتی‌ها و خدمه آنها را مطالبه کند.

ایران به عنوان دولت ساحلی اصلی که تنگه هرمز در دریای سرزمینی آن واقع شده، تدابیر لازم و عملی، منطبق با حقوق