

چرا چاپهار دالان تجاری هند وافغانستان نشد



در حال حاضر بحث بسیار مهم و سیاست دولت در چاپهار، برقراری ارتباط قوی با کشورهای همسایه است و ماموریت ما این است که این ارتباطات را با همسایه های محصور در خشکی قوی کنیم تا آنها بتوانند از طریق مسیر ایران کالاهای صادراتی و وارداتی خود را جریان دهند و این اعتماد در مورد مسیر ایران به صورت چند جانبه باید شکل بگیرد تا تجارت کشورمان با کشورهای همسایه رونق پیدا کند.به گزارش اقتصادسراسر آمد ازایلنا، چیزی حدود ۵ سال از امضای موافقت‌نامه تاسیس دالان تجاری ایران، هند و افغانستان (موسوم به توافقنامه چاپهار) می‌گذرد. قرار بر این بود تا بر اساس این توافقنامه، چاپهار به یک دروازه جدید برای دالان ترانزیتی بین جنوب و شرق و همچنین جنوب به شمال تبدیل و با اتمام راه آهن چاپهار-زاهدان و اتصال آن به خط ریلی زاهدان-سرخس، بندر چاپهار، به نقطه اتصال بین کشورهای مختلف از جمله هندوستان با افغانستان، کشورهای آسیای میانه، قفقاز تبدیل و به گسترش همکاری‌های منطقه‌ای بین ایران و همسایگانش به طور موثر کمک کند.البته اجرای این توافقنامه با مشارکت و سرمایه گذاری هندی‌ها می‌توانست به افزایش اشتغال در محور شرق و کسب درآمدهای حاصل از ترانزیت برای ایران هم بیانجامد و از سوی دیگر پیشرفت و تسريع در این توسعه، عاملی قدرتمند برای پیشرفت در اجرای توافقنامه‌هایی باشد که ایران با سایر کشورها دارد، از جمله کردیدور جنوب-شمال، توافق‌نامه کردیدور حمل و نقل بین المللی جنوب-شمال یا همان ترانستراک در ۲۱ سپتامبر سال ۲۰۰۰ بین سه کشور ایران، هند و روسیه منعقد شد که در حال حاضر اعضای این کردیدور با پذیرش ۱۰ عضو دیگر شامل آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، تاجیکستان، ترکمنه، اوکراین، بلاروس، عمان و سوریه افزایش پیدا کرده است.در این کردیدور، بندر شهید بهشتی و کلانتری می‌تواند به یک گذرگاه مهم برای عبور کالا از جنوب آسیا و هندوستان به افغانستان، آسیای مرکزی و روسیه تبدیل شوند.بطوری که گفته می‌شود از طریق کردیدور جنوب -شمال، هزینه حمل و نقل کالا و کانتینر از کشورهای حوزه اقیانوس هند و جنوب آسیا به روسیه و شمال اروپا ۳۰ درصد ارزان تر و چندین روز سریعتر از مسیر کاتال سوئز است. با وجود تمام این فرصت‌ها برای چاپهار، اما اخیرا به دلایلی شاهد افت جایگاه آن در مسیرهای ترانزیتی، وارداتی و صادراتی بودیم که اختلافات با اپراتور هندی و شرکت ایرانی طرف قرارداد آنها در بندر شهید بهشتی، تبعات قطع سرویس‌های منظم و مستقیم خطوط کشتیرانی کانپتیری، به روی کار آمدن طایان در افغانستان و تغییر مواضع این کشور در برابر هند و مسیر ترانزیتی از طریق ایران، عدم تحقق برنامه‌های ایران در اتصال ریلی چاپهار به شبکه سراسری راه آهن از جمله دلایلی هستند که باعث شدند کردیدور شمال - جنوب هم به کار چاپهار و موافقت‌نامه دالان تجاری بین سه کشور نیاید. اما راه‌های رسمی از بندر شهید بهشتی و شهید کلاگری چاپهار می‌گویند؛ مجموع عملکرد این بندار با احتساب فراورده‌های نفتی که ۷۳ درصد امسال به ۲۰۳۲۲۹ تن رسیده که این عدد در مدت مشابه در سال گذشته ۱۸۶۲۲۸ تن بوده است.همر چند مجموعی عملکرد ۷ دامنه امسال نسبت به سال گذشته معادل ۱۱ در صد رشد داشته اما این رشد عمدتا به دلیل افزایش تخلیه کالاهای اساسی و صادرات مواد معدنی بوده که مربوط به مبادلات تجاری داخل کشور است و اصالتا حضور و فعالیت اپراتور هندی در بندر شهید بهشتی که قرار بود چاپهار را به شریان عبور مبادلات تجاری بین المللی متصل سازد) نقشی در این افزایش ندارد. در همین حال در بخش فعالیت های کانپتیری گروه عملکرد ۷ دامنه امسال بنادر چاپهار (بندر کلاگری و بندر شهید بهشتی) ۱۲۳۱۶ تن ی یود ثبت شده که این مقدار در مدت مشابه سال گذشته به ۱۹۳۱۶ تن ی ای یور رسیده بود و کاهش ۳۶ درصدی را نشان می‌دهد.نکته حائز اهمیت در این اعداد و ارقام این است که فعالیت های کانپتیری که یک شاخص مهم و تاثیر گذار در همکاری موثر بین ایران و هند برای توسعه چاپهار در قالب کردیدور جنوب-شمال و همچنین توافق سه جانبه ایران و هند و افغانستان محسوب می شد، کاهش قابل توجهی پیدا کرده و اکنون تنها محدوده به تردد موردی کشتی‌های کشتیرانی ج.ا.ی به بندر شهید کلاگری شده که کانپتیرها را به‌طور غیر مستقیم و از طریق بندر جبل علی یا بندرعباس به چاپهار وارد یا از آن خارج می‌کنند. این کاهش عملکرد در شرایطی است که اپراتور هندی در بندر شهید بهشتی مصرا نه به دنبال تعیین داروی بین‌المللی در قرارداد با ایران است و همین موضوع زرمه‌مهایی از بروز اختلافات را شکل داده اما پروسه تعیین داروی بین‌المللی و ذکر آن در قرارداد اقدام راحتی نیست و علاوه بر امضای رییس جمهور، نیاز به مجوز مجلس دارد.

حال اینکه تا زمانی که داروی بین‌المللی در متن قرارداد اعمال نگردد، هندی‌ها به فاز دوم که همان انتقال از حالت موقت کونی به قرارداد ۱۰ ساله است، وارد نمی‌شوند. نتجهیزات مورد تعهد هم با وارد نمی‌شوند و با مورد استفاده قرار نمی‌گیرند، کما اینکه تا کنون ۶ دستگاه جرثقیلی که هندی ها وارد چاپهار کرده‌اند، عملیاتی نشده است. تمام این وقایع در شرایطی رخ می‌دهد که بندر چاپهار از موانعی که سایر بنادر ایرانی تا آنها در مقوله تحریمهای بین‌المللی مواجه بودند، به دور بوده و رسما از تحریم‌های ایالات متحده مستثنی شده است. اما ظاهرا این امتیاز خاص نیز کمکی به وضعیت عملکردی بندر چاپهار نکرده است.

«فرهاد منصهر کوهرساری» در زمانی که مسئولیت معاون امور بندری و اقتصاد سازمان بنادر و رابر عهده داشتند، درباره علل عدم استفاده از

تجهیزات بندری که اپراتور هندی به چاپهار وارد کرده به خبرنگار ایلنا گفت: واردات و استفاده از تجهیزات جدید از جمله ۶ جرثقیلی که اپراتور

هندی آنها را در بندر شهید بهشتی آورده در قرارداد موقت دیده نشده و استفاده از این تجهیزات جزو تعهدات اپراتور هندی در قرارداد ۱۰ ساله

در قالب ۸۵ میلیون دلار سرمایه گذاری است. وی ادامه داد: اپراتور هندی زودتر از عملیاتی شدن قرارداد ۱۰ ساله نسبت به واردات این تجهیزات اقدام کرده و در حال حاضر برای استفاده از این تجهیزات زودتر از موعد

مقرر، باید مدلی مالی قرارداد موقت اصلاح شود و این اقدامات زمان بر خواهد بود. کوهرساری درباره علت تاخیر در ورود به قرارداد ۱۰ ساله با

هندی‌ها اظهار داشت: باید مصوبه‌ای از دولت باشد که اجازه دهد با آنها قرارداد BOT(ساخت و بهره برداری توسط سرمایه گذار هندی و انتقال

مجموعه به سازمان بنادر در پایان دوره) ببندیم و همچنین نیاز است مجلس اجازه ده مسئله داروی بین‌المللی به قرارداد با اپراتور هندی اضافه شود

که هنوز این مجوز داده نشده است. وی افزود: البته این مجوز به امضای رییس جمهور وقت رسیده اما در نهایت باید در مجلس شورای اسلامی به

تصویب برسد که ممکن است تا چندین ماه به طول بینجامد. اما «بهروز آقایی» مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در گفت‌وگو با

خبرنگار اقتصادی ایلنا علت عدم استفاده از ۶ دستگاه جرثقیل را عدم نیاز به آنها با توجه به میزان عملکرد تخلیه و بارگیری عنوان کرد، طبق گفته

وی؛ فعلا عملکرد این بندر به اندازه استفاده از این تجهیزات نیست اما در

نهایت این جرثقیل‌ها متعلق به بندر چاپهار است و قرار نیست با هر میزان

عملکردی این تجهیزات جدید را زیر ترافیک بار ببریم. وی تاکید کرد:

وقتی به ظرفیت عملکرد ۱۵۰ میلیون تن در سال برسیم، تجهیزات جدید از

جمله جرثقیل‌ها در بندر شهید بهشتی مورد استفاده قرار می‌گیرند. البته این

تجهیزات جدید نقش پشتیبان را دارند به این معنا که اگر یکی از جرثقیل‌ها

نیاز به تعمیر داشت و مشکلی پیش آمد سریع‌را جرثقیل جدید جایگزین خواهد شد.



با صدور بیانیه‌ای اعلام شد؛

نجات ۱۲ ایرانی در دریای عمان توسط نیروی دریایی آمریکا

نیروی دریایی آمریکا در بیانیه ای ادعا کرد که جان ۱۲ ایرانی را در دریای عمان نجات داده است که ۸روز در یک قایق ماهیگیری گرفتار شده بودند.به گزارش اقتصادسراسر آمد از شبکه تلویزیونی فرانس ۲۴، نیروی دریایی آمریکا با صدور بیانیه ای ادعا کرد که جان ۱۲ ایرانی سرگردان در قایقی ماهیگیری در دریای عمان را نجات داده است.نیروی دریایی آمریکا مدعی است پس از دریافت سیگنال هشدار اضطراری، کشتی باری «چارلز کرو» را به همراه آب، مواد غذایی و کادر درمانی به نقطه مورد نظر فرستاده است. نیروی دریایی آمریکا در این باره اعلام کرد که این ۲ نفر «در شرایط جسمی و روحی خوبی هستند» و به گارد ساحلی عمان تحویل داده شده اند تا به مسقط پایتخت این کشور منتقل شوند.

اسکوروت هزاران کشتی نفتکش و تجاری ایرانی توسط نداجا، «اقتصادسراسر آمد» گزارش می دهد

امنیت زیر سایه نیروی دریایی



به گزارش اقتصادسراسر آمد، امیر در یادار دوم آریا شفتت رودسری، فرمانده قرارگاه مقدم ناوگان جنوب نداجا گفت به مناسبت فرارسیدن سالروز نیروی دریایی ارتش گفت:نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در

شصت و هفتمین روز از آغاز تهاجم ناخبردانه رژیم بعثی عراق به کشورمان با حمایت شرق و غرب، توانست اقدامات و عملیات ارزشمندی انجام دهد که روحیه‌ای را به بدنه نیروهای مسلح و ملت ایران منتقل کند.

وی افزود: توان اشرافیت چندبدری نسبت به وسعت کشورمان را در جنوب و اقیانوس هند داریم. امنیت را برای تردد کشتی‌های نفتکش و تجاری کشورمان فراهم کردیم.

فرمانده قرارگاه مقدم ناوگان جنوب نداجا گفت: ما با ۱۵ کشور همسایه

هستیم و تنها ۳ کشور با مرز زمینی دارند. بیش از ۸۰ درصد ارتباطات ما

با کشورهای همسایه توسط مرزهای دریایی است و اهمیت بسیار برای کسی

در جهان پوشیده نیست. نیروی دریایی علی‌رغم تفکرات دایر استیکار

جهانی، با ایثار و رشادت و از خودگذشتگی خلیج همیشه‌فارس را نایلگون

کردند و پس از آن نیز جوانان آموزش دیده در دانشگاه امام راحل آن مسیر

را ادامه دادند.

شفتت بیان کرد: امروز در جایگاهی قرار داریم که توان اشرافیت چند

برابری نسبت به وسعت کشورمان را در جنوب کشور و اقیانوس هند و

هر نقطه‌ای از کره خاکی دارا هستیم. امروز همکاران من در ناوگروه‌های

مختلف با حضور در خلیج عدن، اقیانوس هند و دریای سرخ، امنیت را

برای تردد کشتی‌های نفتکش و تجاری کشورمان به مرزعمان می‌آورند.

وی عنوان کرد: همکاران من در ناوگروه ۷۵ با ناوگروه تمام ایرانی سهید

با عبور از اقیانوس اطلس شمالی و جنوبی و کانال‌های مهم جهان در رژه

بزرگ دریایی ارتش است.

فرمانده قرارگاه مقدم ناوگان جنوب نداجا در پایان یادآور شد: تمام تلاش

ما این است که این نیز نیازمندی‌های تجهیزاتی و عملیاتی خود را توسط

متخصصان داخل کشور تأمین کند تا در شرایط دوم ما نیز ساطور

برگزیده ها

برای گردشگری دریایی چه باید کرد؟

گردشگری دریایی نیازمند نقشه‌راه و سرمایه‌گذاری است



معاون گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی تاکید کرد: گردشگری دریایی به نقشه راه، تعامل و هماهنگی در همه سطوح و برنامه عملیاتی برای

میل به سرمایه‌گذاری نیاز دارد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی اصغر

شالاییان در نشست تخصصی توسعه گردشگری دریایی گفت: در

فرآیند توسعه گردشگری دریایی اگر زمان زیادی را صرف تهیه

سندنامه و تقویت اسناد بالادستی کنیم از پشتیبانی و حمایت

فعالیت بخش خصوصی‌صا می‌ماند،او افزود: اگر چه دارا بودن

نقشه راه فعالیت در قالب سند همکاری توسعه گردشگری الزامی

است، اما در دستگاه‌های پیچیده اداری نباید به یکباره در جست‌وجوی

را حل مورد نظر بود، بلکه نیاز است هم‌زمان که اقدامات زیربنایی

اداری لازم پیش می‌رود، اقدامات اجرایی نیز با هدف ایجاد بویایی

در حوزه گردشگری دریایی به جریان آند.شالاییان همچنین گفت:

طبق نظرات و بررسی شرایط فعالیت بخش خصوصی در بستر

گردشگری دریایی، علت کاهش انگیزه فعالان این حوزه در بخش

سرمایه‌گذاری و حمایت از پروژه‌های مربوطه در حال بررسی است.

در تعامل با بخش خصوصی گردشگری دریایی و پیشبرد اقدامات

اجرایی هر چند کوچک و موردی، انگیزه فعالیت در این زمینه را

افزایش خواهم داد.معاون گردشگری در ادامه به اهمیت موضوع

گردشگری دریایی اشاره کرد و یادآور شد: علاوه بر این که یکی از

اولویت‌های وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در

زمینه توسعه گردشگری کشور، رونق و شکوفایی گردشگری دریایی

به شمار می‌آید، در سند تحول دولت نیز در دو بخش به موضوع

تحول دریامحور و تحول گردشگری دریایی اشاره شده است،او با

بیان این که گردشگری دریایی بیش از هر چیز به تعامل و هماهنگی

در سطوح مختلف نیاز دارد، افزود: در حال حاضر هماهنگی در سه

سطح ملی، با دستگاه‌های مختلف و همچنین در ردیف بخش‌های

غیر دولتی و آن دسته از افرادی که در این حوزه نقش آفرین هستند،

وجود دارد.او به یکی دیگر از نیازهای ضروری این بخش اشاره کرد

و گفت: ما به یک نقشه راه و احصای محورهای اصلی همکاری در

راستای برنامه‌محور شدن بخش گردشگری دریایی نیاز داریم که این

مهم در همکاری مستمر دو بخش خصوصی و دولتی محقق خواهد

شد.شالاییان با اشاره به سفر اخیر وزیر میراث فرهنگی، گردشگری

خزر داشته است.وی به افزایش سطح آگاهی و دانش صیادان در

بازسازی ذخایر ماهیان استخوانی دریای خزر اشاره کرد و گفت:

با تلاش انجام شده از سوی صیادان سه استان شمالی در تأمین

مولد طبیعی، هر ساله بین ۲۰۵ تا ۳ میلیون قطعه بچه ماهی توسط

صیادان تولید شده است.

فرمانده نیروی دریایی ارتش

اولین موتور دیزل دریایی تمام ایرانی به زودی رونمایی خواهد شد



فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: اولین طراحی برای

دیزل دریایی که تماما به دست جوانان ایرانی طراحی

و ساخته شده است به زودی رونمایی می‌شود.به

گزارش اقتصادسراسر آمد، امیر دریادار شهرام ایرانی

فرمانده نیروی دریایی ارتش در خصوص دستاوردهای نیروی

دریایی ارتش که به‌مناسبت هفتم آذرماه روز نیروی دریایی

رونمایی خواهد شد گفت: اولین موتور دیزل دریایی که تماما

به‌دست جوانان این کشور طراحی و ساخته شده است به‌زودی

رونمایی می‌شود، این موتور که قطعات آن کاملا ایرانی است در

روزهای آینده رونمایی و بر روی اولین ناو موشک انداز ایرانی

نصب خواهد شد.وی ادامه داد: این موتور از ویژگی‌های خاصی

برخوردار است و متناوب با تداوم مأموریت‌های نیروی دریایی

ساخته شده و توانسته است کشور را در تولید موتورهای دیزلی

به خودکفایی برساند. در سطح جهان تنها پنج کشور هستند که

توان ساخت موتورهای دیزلی دریایی را دارند. در خوشبختانه

ایران با تولید این موتورها جزو این کشورها قرار گرفته است.امیر

دریادار ایرانی در خصوص جایگاه نیروی دریایی ارتش در حوزه

ساخت تجهیزات و شناورهای مورد نیاز گفت: ما از بازسازی

شناورها شروع کردیم و بعد از آن وارد حوزه ساخت شناورها

شدیم. البته همه مراحل با فرمان مقام معظم رهبری (مدظله

العالی) اجرا شد و روند تولید ناوشکن‌ها بنا بر خواست فرمانده

معظم کل قوا(مدظله‌العالی) ادامه پیدا کرد و بر همین اساس همه

بخش‌ها پای کار آمدند و با ابتکار و خلاقیت به جایی رسیدیم.ایم

که می‌توانیم شناورهای سطحی مورد نیاز را تولید کنیم.وی پیام

توانمندی حوزه دفاعی کشور را بی‌اثر بودن تحریم‌ها دانست

و گفت: امروز ما در لبه‌های دانش و فناوری حرکت می‌کنیم و

هم فکر نمی‌کنم در حوزه فناوری نقطه غیر قابل دسترسی برای

ما وجود داشته باشد.فرمانده نیروی دریایی ارتش ادامه داد: این

قدرتی که در حوزه دریا به‌دست آمده به‌دلیل در کنار هم قرار

گرفتن تجربه و دانش است، بسیاری از جوانان ما تجربه دریا

دریانوردی را ندارند اما وقتی در کنار پیشکوتان حوزه دریا

قرار می‌گیرند دانش و تجربه به‌هم می‌تواند موجب به‌وجود آمدن

تجهیزات بسیار پیشرفته شود.امیر دریادار ایرانی نیروی دریایی

ارتش گفت: ما در کنار دانش و تخصص‌های روزنی و شناخت

که فرماندهی معظم کل قوا(مدظله‌العالی) فرمودند نیروی

دریایی ارتش؛ نیروی نظامی، علمی، سیاسی و بین‌المللی است،

ویژگی‌های نیروی دریایی و تجهیزات که در آن استفاده می‌شود

ایجاب می‌کند که این نیرو متصل به دانش و دانشگاه باشد.

اقتصاد دریایی



دوشنبه ۱۴۰۸ آذر ۱۲ - شماره ۱۲۲۲

گوناگون

پیشرفت فیزیکی ۱۱ درصدی سیلوی ۱۰۰ هزار تنی بندر چاپهار

معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و

شهرسازی از پیشرفت فیزیکی ۱۱ درصدی احداث

سیلوی ۱۰۰ هزار تنی بندر چاپهار خبر داد.به گزارش

اقتصادسراسر آمد، بر اساس اعلام معاونت برنامه‌ریزی و

مدیریت منابع وزارت راه فاز اول طرح توسعه بندر شهید

بهشتی چاپهار به پیشرفت فیزیکی ۵/۹۹ درصدی رسیده

است. فاز دو بندر چندمنظوره خمیر با پیشرفت فیزیکی

۸۵ درصد، ادامه احداث تأسیسات زیربنایی جزیره نگین

بندر بوشهر با پیشرفت فیزیکی ۷۴ درصد و ادامه احداث

اسکله یک هزار تنی بندر اروندکند با پیشرفت فیزیکی

۷۱ درصد از دیگر اقدامات این سازمان در سه ماه نخست

فعالیت دولت سیزدهم هستند. طرح توسعه اسکله‌های

نفتی مجتمع بندری شهید رجایی با پیشرفت فیزیکی ۴۸

درصد، ادامه احداث سیلوی غلات ۱۰۰ هزار تنی بندر

شهید بهشتی چاپهار با پیشرفت فیزیکی ۱۱،۴۲ درصد و

همین‌طور ادامه احداث کردیدور لجستیکی منتهی به بندر

شهید بهشتی چاپهار با پیشرفت فیزیکی ۱۰،۲۲ درصد دیگر

عملکردهای سازمان بنادر و کشتیرانی در سه ماه گذشته

اعلام شده‌اند. احداث انبار ۲ هزار مترمربعی نگهداری

کالا در بندر چوپنده، اروندکنار و آبادان و دیوار چینی انبار

هانگار آبادان با پیشرفت فیزیکی ۶۱ درصد، ادامه احداث

کانال هدایت سیلاب اراضی غربی بندر شهید رجایی و

ادامه احداث برج کنترل ترافیک دریایی بندر شهید کلاتری

طرح‌های باقی‌مانده‌ای بودند که نسبت به پیشرفت و

توسعه آنها در یکصد روز گذشته اقدام شده است.تعمیرات

اساسی اسکله‌های شماره ۲۷ تا ۳۴ بندر امام خمینی (ره)

۸۱ درصد، ساختمان برج کنترل ترافیک دریایی بندر شهید

رجایی ۷۱ درصد، جاده کمربندی بندر امام خمینی (ره)

تأسیسات بندری اراضی استحفاظی ضلع شرقی بندر

انزلی ۴۸ درصد و گردشگری فیزیکی دارد. همچنین خرید ۵۱

دستگاه خودرو و آتش‌نشانی سبک و سنگین با ۲۶ درصد،

توسعه بندر مسافری دریایی چمخاله ۵۷ درصد، ۸۰ پست

اسکله شناور مسافری و گردشگری بندر خرمشهر با ۴۷

درصد و احداث اسکله شناور مسافری و گردشگری در

بندر بوشهر (دبلم، گناوه و کنگان) با ۵۱،۸۸ درصدی

پیشرفت فیزیکی دارد.

تعمیم تجارب پروژه احیای دریاچه ارومیه به تالاب‌شادگان و بختگان

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست

گفت: مدیریت محیط زیست و معیشت‌های پایدار در

دریاچه ارومیه به تالاب‌های شادگان و بختگان تعمیم

پیدا می‌کند.به گزارش اقتصادسراسر آمد،احمد لامیجان‌زاده

در مراسم معارفه دست‌اندرکاران پروژه «بسط و توسعه

مدیریت محیط زیست و معیشت‌های پایدار در دریاچه

ارومیه و تالاب‌های شادگان و بختگان، در استان‌های

آذربایجان شرقی و غربی که روزهای ۳۰ آذر ۱۴۰۰

با حضور دست‌اندرکاران دولتی و غیردولتی پروژه و

باهدف شروع رسمی فرایند عملیاتی شدن پروژه در

سایت‌های پایلوت برگزار شد، گفت: بر اساس سند

همکاری امضاشده فی‌مابین «سازمان حفاظت محیط‌زیست

کشور» با «برنامه توسعه ملل متحد» با حمایت‌های مالی

دولت زاین، در راستای پایدارسازی اقدامات انجام شده