

بازدیدرئیس مجلس شورای اسلامی از جزیره آشوراده و تأکید بر توسعه آبرزی پرووری و گردشگری



رئیس سازمان شیلات ایران، در استان گلستان، رئیس مجلس شورای اسلامی را برای بازدید از جزیره آشوراده و ظرفیت های شیلاتی و گردشگری این استان همراهی کرد. رئیس مجلس شورای اسلامی، معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران، معاون محیط زیست طبیعی و تنوع زیستی سازمان حفاظت محیط زیست، با همراهی تنسی چند از مسولان اجرایی استان گلستان از جزیره آشوراده بازدید کردند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد باقرقالیباغ در این بازدید گفت: جزیره آشوراده، باوجود قرارگیری در محدوده جغرافیایی گلستان و ارتباط با میانکاله، سرمایه ای ملی است که باید به صورت یکپارچه مدیریت شود.

محمد باقرقالیباغ رئیس مجلس شورای اسلامی افزود: نباید در این تردید کرد که رونق گردشگری در آشوراده باید توسط خود روستاییان انجام شود. البته نه خارج از ضابطه، بلکه در چارچوب طراحی شده و مشخص، تا ضمن استفاده از فرصت های اقتصادی، به محیط زیست آسیبی وارد نشود.

وی ادامه داد: آشوراده یک سرمایه ملی است و حفظ آن شرط نخست بهره برداری است و همه باید برای توسعه این منطقه، با حفظ طبیعت، متحد و هماهنگ عمل کنیم.

معاون محیط طبیعی سازمان حفاظت محیط زیست در این بازدید گفت: اولویت اول توسعه زیرساخت های گردشگری در جزیره آشوراده، محدود به روستا خواهد بود.

حمید ظهرابی افزود: تلاش خواهیم کرد با همکاری دستگاه های مرتبط در آشوراده، ساکنان محلی و روستایی را به این جزیره بازگردانیم.

سرمایه گذاران حوزه شیلات در گناوه حمایت شوند

سرپرست فرمانداری گناوه گفت: باتوجه به رهنمودهای مقام معظم رهبری و نامگذاری مسال ۱۴۰۴ با عنوان «سرمایه گذاری برای تولید»، حمایت از سرمایه گذاران در اولویت شیلات قرار گیرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، دانیال اسفندیاری در آئین تکریم و معارفه رئیس شیلات شهرستان گناوه افزود: شیلات با بهره گیری از تمام ظرفیت های علمی، اجرایی و همچنین قابلیت های شهرستان برای تحقق شعار سال مجدانه تلاش و با سرمایه گذاران ارتباط برقرار کند.

وی بیان کرد: با توجه به ظرفیتی که شهرستان در حوزه شیلات دارد، همانند گردشگری و تجارت که زیانزد شده است، باید اتفاقات خوبی رقم بخورد تا به جایگاه واقعی خود برسد.سرپرست فرمانداری گناوه گفت: ساماندهی قایق های بی هویت در دستور کار شیلات قرار گیرد.

وی با بیان اینکه اختصاص اعتبارات کمیته برنامه ریزی در دستگاه های اجرایی منوط به تهیه و تدوین برنامه سالانه است از رئیس شیلات خواست در این زمینه برنامه مدونی در حوزه های مختلف به فرمانداری تا قبل از برگزاری جلسه کمیته برنامه ریزی ارائه دهد.

اسفندیاری با قدردانی از زحمات خالصانه رئیس سابق شیلات گناوه گفت: با توجه به کمبود نیرو در شیلات شهرستان، با قولی که مدیر کل شیلات استان دادند، این موضوع هم در دستور کار و رفع می شود. سرپرست فرمانداری گناوه از رئیس جدید خواست با تمام وجود، صادقانه در خدمت جامعه صیادی باشد و جایگاه شیلات شهرستان را به حق واقعی خود برساند.

در این آئین که مدیر کل شیلات استان بوشهر حضور داشت، اعظم مقیمی به عنوان سرپرست شیلات شهرستان گناوه معرفی و از خدمات عبدالمجید امینی رئیس سابق قدردانی شد.

همکاری در پروژه های تخصصی شناسایی عوامل بیماری زای ویروسی و پروژه بانک اطلاعات ژنتیکی میگوی پرورشی ایران، مسئول رشته در مقطع کاردانی و کارشناسی تکثیر و پرورش میگو و عمل آوری و صید، عضو شورای مدرسین دانشگاه، عضو نظام مهندسی و بنیاد نخبگان استان بوشهر، مدرس دانشگاه و تدریس در دوره های ضمن خدمت، عضو گروه کمیته علمی تخصصی دانشگاه بخشی از سوابق اعظم مقیمی سرپرست جدید شیلات شهرستان گناوه است.

گروه اقتصاد دریا - امید عباسی - مدت هاست که کارشناسان درباره جنبه های مختلف آسیب های موجود درخصوص کاهش تراز آب دریای خزر هشدارهایی را مطرح می کنند، با این حال هنوز هم جمعی از نخبگان دانشگاهی باور دارند که یکی از ابعاد کمترپرداخته شده به مشکلات و چالش های کاهش تراز آب خزر آسیب هایی است که به تجارت دریایی در این حوزه وارد می کند و اگر روند کاهش تراز آب دریا خزر ادامه دار باشد، تهدیدی جدی بر صادرات و واردات در بین کشورهای حاشیه خزر محسوب می شود.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سراسرآمد، مدتی قبل بود که سازمان فضایی ایران با استفاده از تصاویر ماهواره ای وضعیت سطح آب دریای خزر به عنوان بزرگترین دریاچه جهان را بررسی و کاهش سطح آب این دریا را تأیید کرد. براساس آمار مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر، از کاهش ۲متری سطح آب این دریا از سال ۱۳۷۵ تاکنون خبر داد و در سال گذشته سطح آب این دریا ۲۶سانتی متر کاهش یافته است.

براساس مطالعه صورت گرفته در سال ۲۰۱۷ مشخص شد که آب خزر تا سال ۲۰۵۰ پسروی خواهد داشت و این پسروی بنابه گفته کارشناسان، به علت تغییرات اقلیمی است که احتمال افزایش هم دارد. در حالی که حدود ۵۰درصد پسروی دریایی خزر به سرعت تبخیر آب در آن برم گردد و در صورتی این روند با این سرعت ادامه یابد، ۲۰ تا ۲۵درصد مساحت خزر در بخش شمالی که سواحل روسیه را شامل می شود، کاهش خواهد داشت. نتایج این مطالعات همچنین نشان داده فقط در سال های ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۰ سطح آب دریای خزر با کاهش حدود ۵۰سانتی متری مواجه بوده که این رخداد به عقب نشینی دریا از ۱۰متر تا ۱۰۰متر در سواحل مختلف منجر شده است.

هرچند پسروی آب دریای خزر بیشترین آسیب ها را برای بنادر کشورهای شمال دریای خزر یعنی کشورهای روسیه و قزاقستان به همراه خواهد داشت، اما بنادر استان های شمالی ایران هم از این چالش بی نصیب نیستند و فعالیت آن ها نیز تحت تأثیر قرار می گیرد.

کارشناسان هشدار می دهند،با سرعت فعلی که پسروی های



آب خزر انجام می شود تا پایان قرن، آب بزرگ ترین دریاچه جهان بین ۹ تا ۱۸متر پسروی خواهد کرد. این پسروی گسترده زمینه ای برای خشکی خزر در قسمت شمالی آن خواهد شد، چون عمق این دریاچه در قسمت شمالی آن حدود پنج متر است. هرچند در قسمت های جنوبی دریای خزر در محدوده ایران عمق دریای خزر به یک هزار و ۲۵متر می رسد و شاید تا یک هزار سال دیگر این دریا در محدوده ایران خشک نشود، اما ساحل خزر در شمال ایران صدها متر عقب نشینی خواهد کرد.

خصوصی سازی بنادر مشکل دار در خزر

محمد مهدی حسن زاده، رئیس هیات مدیره انجمن بنادر خصوصی ایران از گفت وگو با «مانا» درباره شرایط بنادر خصوصی بیان کرد: سازمان بنادر و دریانوردی هیچ توجهی به بنادر خصوصی ما نمی کند. ما بحث های مختلفی با این سازمان و مجموعه های دیگر داشتیم، اما آنطور که باید، به بنادر خصوصی توجه نمی شود. در شمال کشور دوبندر را به بخش خصوصی واگذار کردند که هر دوبندر مشکل دارند.

بندر فریدونکنار و آستارا هر دو مشکل لایروبی دارند. بندر آستارا نزدیک به دوسال بوده که تعطیل است.

رئیس هیات مدیره انجمن بنادر خصوصی ایران ادامه داد: این چه مدل واگذاری است؟ باید سازمان بنادر اهتمامش را برای این موضوع بیشتر کند. در جنوب کشور بندر آفتاب و لنگه را داریم که به بخش خصوصی واگذار شده است. نه اینکه به آن ها توجه ویژه ای شده باشد، اما این دو بندر در جنوب، مشکل بنادر شمال را ندارند. حسن زاده در ادامه افزود: در شمال کشور سطح دریای خزر رو به کاهش است و از سوی دیگر روش رسوب گذاری بنادر شمالی نامناسب بوده و حجم رسوب گذاری بالا است. این باعث می شود که بنادر شمال نیاز به لایروبی مستمر داشته باشند. بندر آستارا هم به دلیل عدم لایروبی دو سال است که تعطیل است. در فریدونکنار هم همیشه اختلاف و دعوا در رابطه با لایروبی وجود دارد و ذی نفعان کش و قوس دارند.

این مقام صنفی در حوزه بنادر درباره تخصیص بنادر با زیرساخت مناسب به بخش خصوصی توضیح داد: در شمال، بندر آستارا یک زمین بایری بود و به بخش

«روزنامه سرآمد» گزارش می دهد؛

بنادر شمالی و جنوبی در بخش کارگو ورشکسته اند!

انتقاد حسن زاده از سازمان بنادر: این چه مدل واگذاری است؟

کارگو تعرفه های تعیین شده واقعی نیست و یک تخفیف قیمتی وحشتناکی در ۲۰سال گذشته اتفاق افتاده است، به همین خاطر قیمت ها بسیار پایین است. رئیس هیات مدیره انجمن بنادر خصوصی ایران توضیح داد: در جلسات مختلف با سازمان بنادر و دریانوردی، شورای عالی ترابری و حتی با خود علی عبدالعلی زاده، نماینده رئیس جمهور در اجرای سیاست های کلی توسعه دریا محور، پیشنهاد کردیم و گفتیم که تعرفه ها واقعی شود. وی افزود: روش هم مشخص است، تعرفه های کارگو باید تابعی از تعرفه های کانتینری شود. امسال دوماه از سال گذشته و هزینه های جدید از اول سال اعمال شده، اما سازمان بنادر تاکنون همان افزایش تعرفه ناچیز سنواتی را هم ابلاغ نکرده است و ما با تعرفه سال گذشته کار می کنیم. برخی کارشناسان معتقدند که گرچه لایروبی بنادر خزر بسیار ضروری است، اما بخش خصوصی هم باید فرصت

خصوصی گفتند که در این زمین بندر بسازد. زیرساخت بندر را هم بخش خصوصی ایجاد کرد و به نظر من چنین سیاستی درست نبود. وی ادامه داد: زیرا ایجاد زیرساخت نیاز به هزینه سرمایه گذاری بالایی دارد و برگشت سرمایه با این تعرفه ها ممکن نیست. مشکل بعدی در بنادر خصوصی، مسئله تعرفه هاست که اصلاً فاجعه است. یک تن بار از روی کشتی برمی داریم، بعد ۷۰ تا ۸۰هزار تومان پول می گیریم.

ورشکستگی بنادر شمالی و جنوبی در بخش کارگو

رئیس هیات مدیره انجمن بنادر خصوصی ایران گفت: تقریباً اول بنادر شمالی و بعد بنادر جنوبی در بخش کارگو ورشکسته هستند و اپراتورها و شرکت های سرمایه گذار هم رغبتی برای ادامه کار ندارند. وی اضافه کرد: بندر انزلی



تهیه تعداد کافی ساکسن، کاتر و لایروپ را داشته باشد. برای این موضوع از مدت ها قبل هماهنگی هایی انجام شده است. در بنادر شمال کشور لایروپ ها مدام در حال فعالیت هستند، اما تعداد دستگاه ها کم است. به نظر می رسد در حال حاضر تنها راه نجات برای بنادر همکاری گسترده تر بخش خصوصی و دولت است. سازمان بنادر سال هاست که بسیاری از تکالیف مقدور در اصل ۴۴ را برون سپاری می کند و حالا هم استفاده از بخش خصوصی، تسهیل فعالیت و پس از آن نظارت بر حسن انجام کار، بهترین راهی است که می توان در این برهه داشت.

که یکی از شرکت های صندوق سازمان بنادر و دریانوردی است، در شرف واگذاری است. این شرکت خودش بندر انزلی را به عنوان بزرگترین بندر شمال کشور دودستی تقدیم می کند و می گوید حاضر نیستم کار کنم، زیرا تعرفه ها به قدری پایین است که اصلاً امکان فعالیت ندارم. حسن زاده بیان کرد: این وضعیت در مورد بنادر خصوصی هم صدق می کند. بندر خصوصی که زیرساختش را خودش ایجاد کرده و تجهیزات را خودش آورده است، با این تعرفه ها چگونه کار کند؟ وی تأکید کرد: تعرفه ها باید واقعی شود. در بخش کانتینری تعرفه ها واقعی است، اما در بخش

در یچه



با توافق تلفنی معاون وزیر حمل ونقل روسیه و مدیرعامل سازمان بنادر ایران؛

کنسر سیوم حمل ونقل دریایی ایران - روسیه در بندر ماخاچ کالا عملیاتی شود

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و دیمیتری آذیروف، معاون وزیر حمل و نقل روسیه، در یک گفتگوی تلفنی توافق کردند به منظور عملیاتی شدن تشکیل کنسرسیوم حمل ونقل دریایی ایران - روسیه، ظرف دو ماه آینده در بندر ماخاچ قلعه روسیه، نشست مشترک با حضور مدیران سازمان بنادر و دریانوردی ایران با همراهی بخش غیردولتی و مدیران وزارت حمل و نقل و آژانس حمل و نقل دریایی فدراسیون روسیه و بخش غیر دولتی روسیه، برگزار کنند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، در گفتگوی تلفنی دیمیتری آذیروف، معاون وزیر حمل و نقل روسیه و سعید رسولی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران، طرفین با هدف توسعه همکاری های حمل و نقلی و افزایش حجم حمل و نقل دریایی کالا بین روسیه و ایران، بر اساس مفاد برنامه اقدام مشترک توسعه همکاری های حمل و نقلی جمهوری اسلامی ایران و فدراسیون روسیه در سال ۲۰۲۵ که در ۱۸ فوریه ۲۰۲۵ توسط وزیر راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران و وزیر حمل و نقل فدراسیون روسیه در تهران به امضا رسید و همچنین مصوبات آخرین نشست کمیسیون مشترک ایران و روسیه که چندی پیش در شهر مسکو برگزار شد، توافق کردند به منظور عملیاتی شدن تشکیل کنسرسیوم حمل و نقل دریایی ایران - روسیه، ظرف دو ماه آینده در بندر ماخاچ قلعه روسیه، نشست مشترک با حضور مدیران سازمان بنادر و دریانوردی ایران با همراهی بخش غیردولتی و مدیران وزارت حمل و نقل و آژانس حمل و نقل دریایی فدراسیون روسیه و بخش غیر دولتی روسیه برگزار کنند.

بنا براین گزارش، سعید رسولی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این گفتگوی تلفنی با اشاره به اهمیت و ضرورت افزایش حمل و نقل و ترانزیت ترکیبی از مسیر خزر با توجه بر اهتمام تهران و مسکو برای رونق بخشیدن به کریدور شمال - جنوب، بر تسهیل و روان سازی حمل و نقل از تمامی مسیرهای موجود در گذر شمال - جنوب، پروژه فعال سازی حمل و نقل در خزر و بخصوص حمل و نقل کانتینری از طریق بنادر شمالی ایران و بنادر روسیه تأکید کرد.

وی ضمن تشکر از همکاری های طرف روس در تدوین و امضاء نقشه راه توسعه همکاری های حمل و نقلی ایران - روسیه برای سال ۲۰۲۵ که اخیراً به امضاء رسیده است، تشکیل و شروع هر چه سریعتر فعالیت کنسرسیوم حمل و نقل دریایی ایران - روسیه با حضور بخش غیر دولتی دو طرف که در رونق بخشیدن به حمل و نقل و ترانزیت در خزر کارگشا هستند، را خواستار شد.