

بخشدار ویژه خارگ: مشکلات صیادان جزیره خارگ پی‌گیری می‌شود



بخشدار ویژه خارگ گفت: رفع مشکلات صیادان با هم‌افزایی دستگاه‌های اجرایی دنبال می‌شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، نگاهدار حسین‌پور در نشست با مسئولان شیلات شهرستان بوشهر و اعضای تعاونی صیادی خارگ با هدف بررسی مشکلات و مطالبات جامعه صیادی این جزیره، بر پیگیری جدی مطالبات صیادان و حمایت از توسعه فعالیت‌های صیادی در جزیره به مهر تأکید کرد. بخشدار ویژه خارگ در حاشیه این نشست اظهار کرد: صیادان از اقبالش زحمتکش و تأثیرگذار در اقتصاد و معیشت جزیره خارگ هستند و حمایت از این قشر، از اولویت‌های مجموعه مدیریتیتی جزیره به شمار می‌رود.

وی با اشاره به طرح مهم‌ترین دغدغه‌های صیادان در این جلسه افزود: مسائل مربوط به زیرساخت‌های صیادی، تسهیل فعالیت تعاونی، تأمین تجهیزات، خدمات پشتیبانی و سایر مطالبات این قشر به صورت دقیق بررسی شد و مقرر شد با همکاری اداره شیلات و دستگاه‌های مرتبط، راهکارهای اجرایی برای رفع مشکلات در دستور کار قرار گیرد.

بخشدار ویژه خارگ با تأکید بر لزوم تعامل میان دستگاه‌های اجرایی و جامعه صیادی تصریح کرد: بخشداری ویژه خارگ با تمام ظرفیت از مطالبات قانونی صیادان حمایت خواهد کرد و تلاش می‌کنیم با هماهنگی مسئولان استانی و شهرستانی، موانع موجود در مسیر فعالیت این قشر زحمتکش برطرف شود.

حسین‌پور خاطر نشان کرد: توسعه اقتصاد دریامحور، حمایت از تعاونی‌های صیادی و بهبود شرایط معیشتی صیادان، از مهم‌ترین برنامه‌های مدیریت جزیره است و این موضوع نیازمند همکاری و هم‌افزایی همه دستگاه‌های مسئول خواهد بود.

وی در پایان با قدردانی از حضور مسئولان شیلات شهرستان بوشهر و اعضای تعاونی صیادی خارگ، ابراز امیدواری کرد با استمرار این نشست‌ها و پیگیری مصوبات، شاهد رفع تدریجی مشکلات و ارتقای شرایط فعالیت صیادان جزیره خارگ باشیم.

بیش از ۲ میلیارد قطعه لارو میگو در مزارع پرورشی بوشهر ذخیره‌سازی شد



مدیرکل شیلات استان بوشهر اعلام کرد: تا پایان تیرماه، عملیات ذخیره‌سازی ۲ میلیارد و ۱۷ میلیون لارو (بچه میگو در ۲۹۱ مزرعه پرورشی در این استان انجام شده و این روند مطابق برنامه تا پایان مردادماه ادامه خواهد داشت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، عقیل امینی به ایرنا گفت: در این ارتباط ۳ هزار و ۲۴۷ هکتار مزارع در قالب ۳ هزار و ۱۲۷ استخر وارد چرخه تولید شده‌اند.

وی با اشاره به استقبال بهره‌برداران از فناوری‌های نوین افزود: توسعه مزارع بنسنی و لاینر، ارتقای زیرساخت‌ها، استفاده از صنعت پرورش میگو، بهبود مدیریت بهداشتی و افزایش بهره‌وری، نویدبخش ثبت یکی از موفق‌ترین سال‌های صنعت پرورش میگوی استان بوشهر است.

امینی تصریح کرد: عملیات ذخیره‌سازی همچنان ادامه دارد و تا پایان مردادماه، با تکمیل فرآیند ذخیره‌سازی در سایر مزارع، سطح زیر کشت و میزان ذخیره‌سازی افزایش خواهد یافت.

مدیرکل شیلات استان بوشهر یادآور شد: در صورت تداوم شرایط مناسب تولید، کنترل بیماری‌ها و مدیریت مطلوب مزارع، بوشهر بار دیگر جایگاه خود را به عنوان قطب نخست تولید میگوی پرورشی کشور تثبیت خواهد کرد و انتظار می‌رود میزان تولید این استان در سال جاری نسبت به سال گذشته رشد قابل توجهی داشته باشد.

وی از تلاش بهره‌برداران، اتحادیه‌ها، کارشناسان، مراکز تکثیر، دامپزشکی و تمامی دستگاه‌های همکار قدردانی و ابراز امیدواری کرد با ادامه روند مطلوب ذخیره‌سازی تا پایان مردادماه، زمینه برای ثبت یک سال موفق دیگر در صنعت پرورش میگوی استان بوشهر فراهم شود.

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد:

اعتراض قشموندان به محدودیت تردد خودروهای مدل پایین

شکاف میان خودروهای منطقه آزاد و خودروهای داخلی

خودروهای کم‌کارکرد و سالم صرفاً بر اساس مدل سالانه در یک گروه قرار می‌گیرند؟ و اگر هدف، کنترل امنیتی و انتظامی است، آیا سامانه‌های ثبت پلاک، دوربین‌های هوشمند و کنترل الکترونیکی نمی‌توانند این وظیفه را انجام دهند؟

احساس تبعیض، مهم‌تر از خودخودرو

در بسیاری از سیاست‌های عمومی، تنها متن قانون اهمیت ندارد؛ برداشت مردم از عدالت نیز اهمیت دارد و ممکن است یک تصمیم از منظر اداری و انتظامی منطقی به نظر برسد، اما اگر شهروندان احساس کنند میان آنها و سایر مردم تفاوت گذاشته شده است، آن تصمیم با چالش اجتماعی مواجه خواهد شد و در بخشی از مردم قشم امروز احساس می‌کنند که شهروند منطقه آزاد بودن، به جای آنکه مزیت باشد، در برخی موارد به محدودیت تبدیل شده است و آنها می‌گویند: «ما نه خواهان قانون گریزی هستیم و نه انتظار داریم خودروهای ناپایمن آزادانه در جاده‌ها تردد کنند و حرف ما این است که اگر خودرو سالم است، بیمه دارد، معاینه فنی دارد و مالک آن در همین استان زندگی می‌کند، چرا مدل ساخت باید به مانع تردد تبدیل شود؟» که این نگاه، در واقع اعتراض به خودرو نیست؛ اعتراض به احساس نابرابری است.

آیا سال ساخت، معیار کافی است؟

سال ساخت خودرو می‌تواند یک شاخص اولیه برای سیاست‌گذاری باشد، اما الزاماً شاخص کامل ایمنی نیست و در مقایسه دو خودرو با سال ساخت یکسان می‌تواند از نظر کیفیت ساخت، تجهیزات ایمنی، وضعیت نگهداری و میزان کارکرد تفاوت زیادی داشته باشند و از سوی دیگر، یک خودرو ممکن است مدل پایین‌تری داشته باشد، اما به‌خوبی نگهداری شده باشد؛ در حالی که خودرویی جدیدتر ممکن است به دلیل استهلاک، تصادف یا نگهداری نامناسب، وضعیت ایمنی مطلوبی نداشته باشد، بنابراین، اگر هدف اصلی قانون، حفظ ایمنی جاده‌هاست، مدل خودرو نباید تنها معیار باشد و مدل خودرو می‌تواند یکی از معیارها باشد، اما در کنار آن باید شاخص‌هایی معاینه فنی معتبر؛ سلامت سیستم ترمز؛ سلامت شاسی و بدنه؛ وضعیت آلایندگی؛ بیمه معتبر؛ اصالت مالکیت؛ کارکرد خودرو و تأییدیه فنی نیز مورد توجه قرار گیرد که در چنین رویکردی می‌تواند میان ضرورت کنترل و مطالبه عدالت تعادل ایجاد کند.

مسئله‌ای که می‌تواند به اقتصاد قشم آسیب بزند
خودرو در جزیره قشم فقط یک وسیله شخصی نیست و بازار خودرو، تعمیرگاه‌ها، قطعات یدکی، خدمات فنی، نمایشگاه‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل و حتی گردشگری، از این حوزه تأثیر می‌پذیرند و هرگونه ابهام در مقررات تردد، مستقیماً بر ارزش اقتصادی خودروهای منطقه آزاد اثر می‌گذارد و خودرویی که مالک آن نمی‌داند فردا امکان تردد در استان دارد یا نه، با کاهش ارزش معاملاتی مواجه می‌شود و سرمایه‌ای که مردم برای خرید خودرو هزینه کرده‌اند، در شرایط بی‌ثباتی مقرراتی ممکن است با ریسک کاهش ارزش روبه‌رو شود که از این منظر، مسئله تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد تنها یک مسئله انتظامی نیست؛ بلکه با امنیت سرمایه، اعتماد عمومی و اقتصاد محلی نیز ارتباط دارد.



دیگر، خودرویی قرار گرفته که به دلیل منطقه‌ای بودن پلاک، با محدودیت‌هایی روبه‌روست و اینجا همان جایی است که موضوع از یک مقررات ترافیکی به بحث «عدالت در مقررات» تبدیل می‌شود.

مردم نمی‌گویند قانون نباید وجود داشته باشد بلکه آنها می‌پرسند چرا قانون برای دو خودرویی که از نظر سن، سلامت و ایمنی شرایط مشابه یا حتی متفاوت دارند، صرفاً بر اساس نوع پلاک، نتایج متفاوتی ایجاد می‌کند؟ «ما خودرو لوکس نمی‌خواهیم؛ قانون عادلانه می‌خواهیم» یکی از نکات قابل توجه در گفت‌وگو با شهروندان، تأکید آنها بر این است که مطالبه تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد الزاماً به معنای درخواست برای استفاده از خودروهای لوکس و گران‌قیمت نیست.

بسیاری از شهروندان می‌گویند مسئله اصلی آنها، خودروهای لوکس نیست؛ بلکه خودروهای کم‌کارکرد و نسبتاً جدیدی است که در منطقه خریداری شده‌اند و از نظر فنی شرایط مناسبی دارند.

«احسان رستگار» یکی از شهروندان قشم می‌گوید: «بحث ما این نیست که هر خودرویی بدون ضابطه در استان تردد کند و خودرو از نظر فنی مشکل دارد، باید جلوی تردد آن گرفته شود و اما اگر خودرو سالم است، معاینه فنی دارد و بیمه شده، چرا باید فقط به دلیل سال تولید در منطقه آزاد با محدودیت روبه‌رو شود؟»

این جمله، خلاصه مطالبه‌ای است که در میان بخشی از مالکان خودروهای منطقه آزاد شنیده می‌شود و قانون باشد، اما معیار قانون برای همه قابل فهم و قابل دفاع باشد.

«حمود رضایی» شهروند قشمی در این باره می‌گوید: اگر یک خودرو معاینه فنی نداشته باشد یا از نظر ایمنی مشکل داشته باشد، باید جلوی تردد آن گرفته شود؛ چه پلاک ملی و چه پلاک منطقه آزاد داشته باشد و اما اگر خودرو سالم است، نباید فقط به خاطر سال ساخت با شهروند آن متفاوت برخورد شود.

«منطقه آزاد» فرصت یا محدودیت؟

قشم بیش از سه دهه است که با عنوان منطقه آزاد شناخته می‌شود و منطقه آزاد بودن قرار است مزیت اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری ایجاد کند، متأسفانه در ذهن بسیاری از مردم، این پرسش شکل گرفته است که آیا مزایای منطقه آزاد به اندازه محدودیت‌ها و پیچیدگی‌های آن در زندگی روزمره شهروندان دیده می‌شود؟

وقتی مردم برای خرید خودرو در منطقه آزاد، سرمایه خود را هزینه می‌کنند، انتظار دارند چارچوب حقوقی این خرید روشن و پایدار باشد و آنها می‌پرسند: اگر خودرو در منطقه آزاد قابل خرید و پلاک‌گذاری است، چرا امکان تردد آن در استان باید محدود باشد و اگر هدف، کنترل ایمنی است، چرا معاینه فنی و ارزیابی فنی خودرو معیار اصلی نباشد؟ و اگر هدف، جلوگیری از ورود خودروهای فرسوده است، چرا

گروه گزارش - حمید الماسی نیا - در هر مزگان، یک تصمیم ترافیکی به‌تدریج به موضوعی اجتماعی تبدیل شده است؛ تصمیمی که در ظاهر درباره تردد خودروهای پلاک مناطق آزاد است، اما در عمق خود پرسش‌هایی درباره عدالت، برابری شهروندی، کیفیت خودرو و نسبت میان «منطقه آزاد بودن» و «حقوق ساکنان منطقه» ایجاد کرده است.

سال‌ها مطالبه مردم قشم و کیش برای امکان تردد خودروهای پلاک مناطق آزاد در سراسر استان هر مزگان، سرانجام وارد مرحله اجرا شد و این تصمیم از سوی مسئولان به‌عنوان گامی در مسیر عدالت اجتماعی و پاسخ به مطالبه دیرینه مردم استان معرفی شده است که با این حال، در کنار این گشایش، بحث درباره شرایط خودروهای مشمول، سال ساخت و نوع پلاک، بار دیگر به یکی از موضوعات مورد اعتراض بخشی از شهروندان تبدیل شده است.

مسئله مردم سواده است: اگر خودرویی در منطقه آزاد به‌صورت قانونی خریداری، پلاک و بیمه شده، دارای معاینه فنی است و از نظر فنی قابلیت تردد دارد، چرا باید صرفاً به دلیل سال ساخت امکان تردد آن در استان محدود شود؟

یک تصمیم، دورویت

در یک سسو، راهور بر ضرورت اجرای ضوابط و کنترل تردد خودروهای مناطق آزاد تأکید دارد و در سوی دیگر، شهروندانی قرار دارند که می‌گویند بسیاری از خودروهای منطقه آزاد، حتی با مدل‌های پایین‌تر، از نظر کیفیت، ایمنی و امکانات فنی با بخشی از خودروهای داخلی قابل مقایسه نیستند و در همین نقطه، مسئله اصلی شکل می‌گیرد که اگر معیار ممنوعیت، سال ساخت خودرو است، پرسش مردم این است که آیا سال ساخت به‌تنهایی می‌تواند معیار دقیق و عادلانه‌ای برای سنجش ایمنی باشد؟

خودرویی مدل ۲۰۱۱ میلادی که کم‌کارکرد، سالم و دارای امکانات ایمنی روز است، ممکن است از نظر فنی شرایط بهتری نسبت به خودرویی داخلی با سال ساخت مشابه یا حتی جدیدتر داشته باشد. بنابراین، پرسش اصلی این نیست که کدام خودرو خارجی یا داخلی است؛ پرسش این است که آیا معیار قانون باید «سال ساخت» باشد یا «وضعیت واقعی خودرو»؟

شکاف میان خودروهای منطقه آزاد و خودروهای داخلی مردم قشم در گفت‌وگوهای خود به یک مقایسه مشخص اشاره می‌کنند که خودروهای داخلی با سال ساخت مشابه، در سراسر استان هر مزگان تردد دارند؛ اما خودروهای پلاک منطقه آزاد، حتی اگر کم‌کارکرد و دارای استانداردهای فنی بالاتر باشند، با محدودیت مواجه می‌شوند که این مقایسه، از نگاه شهروندان، نوعی دوگانگی ایجاد کرده است.

در یک طرف، خودرویی با پلاک ملی قرار دارد که به دلیل ساخت داخلی بودن، امکان تردد گسترده دارد و در طرف

مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران به سراسرآمد خبر داد:

بندر صیادی کیشهر با ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار احیامی شود



دستور کار قرار گرفت.

به گفته طاهری، این بندر شامل دو شاخه موج‌شکن شرقی و غربی، اسکله شست‌پایل بتنی به طول ۱۵۰ متر، ساختمان‌های پشتیبانی و تأسیسات زیربنایی است و در سال ۱۳۸۰ به‌طور کامل به بهره‌برداری رسید. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، بیان داشت: به

مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران از برنامه این سازمان برای احیای بندر صیادی کیشهر در شرق استان گیلان خبر داد و گفت: این بندر بسا توجه به افزایش ذخایر ماهی کپلکا در منطقه، ظرفیت‌های قابل توجه پرورش ماهی در قفس و موقعیت ویژه آن در مجاورت پارک طبیعی بوجاق، می‌تواند بار دیگر به یکی از زیرساخت‌های مهم صیادی، آبرزی‌پروری و توسعه اقتصادی منطقه تبدیل شود.

محمد طاهری در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سراسرآمد از برنامه این سازمان برای احیای بندر صیادی کیشاهر در شرق استان گیلان خبر داد و گفت: این بندر با توجه به افزایش ذخایر ماهی کپلکا در منطقه، ظرفیت‌های قابل توجه پرورش ماهی در قفس و موقعیت ویژه آن در مجاورت پارک طبیعی بوجاق، می‌تواند بار دیگر به یکی از زیرساخت‌های مهم صیادی، آبرزی‌پروری و توسعه اقتصادی منطقه تبدیل شود.

مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، افزود: بندر صیادی کیشهر در دهه ۱۳۷۰ و در شرایطی احداث شد که ذخایر ماهی کپلکا در منطقه دریایی شرق گیلان از اهمیت قابل توجهی برخوردار بود و در این بخش از استان، بندر صیادی استاندارد برای پشتیبانی از فعالیت‌های صیادی وجود نداشت.

وی در ادامه خاطر نشان ساخت: بر همین اساس و پس از انجام مطالعات و بررسی‌های تخصصی توسط معاونت عمران و بنادر صیادی وقت شرکت سهامی شیلات ایران، احداث یک بندر صیادی استاندارد در منطقه کیشهر در