

#### آخرین جزئیات اطفای حریق کشتی حامل گاز مایع در لنگرگاه عسلویه

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تشریح جزئیات سانحه آتش سوزی کشتی حامل گاز مایع در لنگرگاه عسلویه، از انجام عملیات اطفای حریق از سوی شناورهای آتش خوار گروه کشتیرانی خبر داد و اعلام کرد: تمامی سرنشینان این کشتی به سلامت خارج شده و عملیات مهار آتش تحت نظر سازمان بنادر و دریانوردی ادامه دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد،روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی با اشاره به حضور یک شناور آتش خوار شرکت کشتیرانی والفجر جهت اطفاء حریق یک کشتی حامل گاز مایع که در لنگرگاه عسلویه دچار سانحه شده است، اعلام کرد: با توجه به اعلام سازمان بنادر و دریانوردی به شناورهای آتش خوار حاضر در منطقه جهت اطفاء حریق یک کشتی حامل گاز مایع که در عسلویه دچار سانحه شده است، یک شناور شرکت والفجر از شرکت‌های تابعه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بلافاصله در محل سانحه حاضر شده و نسبت به آغاز عملیات اقدام کرده است.

بر این اساس، شناور کارن ۶ با همکاری چند شناور دیگر از سازمان بنادر و کشتیرانی عملیات را آغاز کردند.اما به دلیل سطح گسترده حریق ناشی از حمل بار اشتعال‌زا از سوی کشتی مذکور، عملیات سختی صورت گرفت و شناوهای امدادرسان در فاصله ۱۰۵ مایلی مستقر شدند تا با دستور دوباره سازمان بنادر و دریانوردی عملیات مهار کامل آتش را به پایان برسانند که خوشبختانه اکنون سطح آتش کمتر شده و سازمان بنادر شناور آتش خوار کشتیرانی را به جهت کنترل بر وضعیت مهار آتش، ترخیص کرده است اما عملیات از سوی سازمان بنادر همچنان ادامه دارد. بر اساس گزارش‌های واصله از کاپیتان شناور کارن ۶، سطح آتش سوزی کاهش یافته و پرسنل کشتی ششمنده‌دیده همگی از کشتی خارج شده‌اند و در سلامت کامل به سسر می‌برند و خوشبختانه تاکنون انفجاری رخ نداده است.

#### رژیم بارش و تبخیر در حوضه آبریز دریای خزر تغییر یافته‌است

سرپرست معاونت توسعه پیش بینی و مدیریت بحران مخاطرات جوی گفت: اثرات تغییر اقلیم سبب شده تا رژیم بارش و تبخیر در حوضه آبریز دریای خزر تغییر یابد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، بهزاد لایقی در هشتمین جلسه کمیته منابع غیر زنده دریایی شورای عالی اقیانوس شناسی که در آستانه روز ملی دریای خزر در سازمان نقشه برداری برگزار شد، اظهار داشت: برآوردها نشان می‌دهد که میزان بارش در حوضه آبریز داخلی دریای خزر کاهش یافته و در مقابل میزان تبخیر افزایش یافته است.

وی در ادامه به کاهش دبی آب رودخانه «ولگا» اشاره کرد و افزود: دبی رودخانه ولگا به عنوان یکی از منابع مهم تأمین آب خزر در سه سال اخیر به کمترین میزان خود رسیده است.سرپرست معاونت توسعه پیش بینی و مدیریت بحران مخاطرات جوی سازمان هوشناسی کشور ادامه داد: عوامل بسیاری سبب کاهش تغییر تراز آب دریای خزر شده است که باید این روند کنترل شود.لایقی گفت: تراز آب دریای خزر در سال ۲۰۲۲ حدود ۳۰ سانتی متر کاهش یافته است و پیش بینی می‌شود در ۲۰ سال آینده تراز این دریا ۲ متر دیگر نیز کاهش یابد.

#### ممنوعیت ۶۰روزه صیدماهی شیر در صیدگاه‌های خوزستان

سرپرست معاونت صید و بنادر ماهیگیری شیلات خوزستان از ممنوعیت ۶۰ روزه صید ماهی شیر در صیدگاه‌های استان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، فلامرز مزارعی به ایسنا اظهار کرد: براساس مصوبه دهمین اجلاس کمیسیون منطقه‌ای شیلاتی و به منظور کمک به حفظ و بهسازی ذخایر آبزیان، صید ماهی شیر به مدت ۶۰ روز همزمان با سایر استان‌های کشور در خوزستان ممنوع اعلام می‌شود.وی افزود: با توجه به عضویت ایران در کنوانسیون منطقه‌ای شیلاتی (recofi) و اهمیت حفظ و بهسازی ذخایر آبزیان در صیدگاه‌های استان، صدور مجوز صید ماهی شیر از تاریخ ۲۵ مرداد لغایت ۲۵ مهر سال جاری به مدت ۶۰ روز در صیدگاه‌های استان ممنوع خواهد بود.

مزارعی با اشاره به رعایت تقویم زمان‌بندی ممنوعیت صید در استان یادآور شد: انتظار می‌رود صیادان محلی به منظور پایداری معیشت و حفظ ذخایر آبزیان در فصل تخمریزی گونه‌های آبزی از صید این گونه‌ها خودداری کنند.



**سیدمحمد** گروه اقتصاد دریا – محمد مونسان – این نوشتار به لحاظ اهمیت آن بازنشر گردیده است: مهندس محمد مونسان از متخصصان حوزه دریاست که با دقت و اشتیاق مسائل مرتبط با دریا را پیگیری می کند. آن چه در ادامه می آید، نوشتاری از او است که در وبگاه شخصی خود منتشر کرده است. ۲۵ بند در تشریح معنا و مفهوم و کارکردهای توسعه دریا محور. در این نوشتار، ما برای توضیح بیشتر و درک آسان تر، توضیحاتی در داخل پرانتز افزوده ایم. فهم قوی نسبت به توسعه دریامحور برای همه – به خصوص مسئولان دولتی و نمایندگان مجلس شورای اسلامی – می تواند نقطه امیدی باشد برای فردایی بهتر و برون رفت از انبوه مشکلات ناشی از تمرکز بر توسعه خشکی محور. از حدود دو دهه پیش ضرورت «توسعه دریای محور» در کشور مطرح و مورد تأکید مقامات ارشد کشور بوده است؛ ولی هماتکون پس از گذشت ۲۰ سال هنوز نمی توان ایران را یک کشور با برنامه توسعه – ای با محوریت دریا به حساب آورد. حتی در سند آمایش سرزمین که توسط شورای عالی آمایش سرزمین منتشر شده، باز هم نمی توان به هیچ وجه دریامحوربودن آمایش سرزمین در ۲۵ سال آینده کشور (تا سال ۱۴۲۴) را مشاهده کرد و این عمیقاً جای تامل دارد که هنوز هم در یک سند بالادستی و در یک شورای عالی، پائشته این درب بر محور «توسعه خشکی محور» می‌چرخد. این در حالی ست که در بیانیه گام دوم انقلاب که در سال ۱۳۹۷ به وسیله مقام معظم رهبری ابلاغ شد، بر استفاده از ظرفیت سواحل طولانی ایران تأکید شده است.

تعاریف مختلفی از توسعه دریامحور ذکر شده است ولی شاید بهتر باشد برای درک بهتر آن، ۲۵ مصداق ضروری از توسعه دریامحور را ذکر کنیم: ۱- توسعه دریامحور یعنی: باید بزرگ ترین، مدرن –

#### از مجموع چهار هزار فروند شناور در انتظار مجوز صید:

## یکهزار و ۲۰۰ فروند شناور صیادی در قشم ساماندهی شدند

**سیدمحمد** مدیرعامل اتحادیه صنایع شیلاتی قشم از کُند گذاری یکهزار و ۲۰۰ فروند شناور صیادی در این شهرستان مرزی از مجموع چهار هزار فروند شناور در انتظار مجوز صید موجود، در روز های گذشته خبر داد و گفت: این شناورها با ثبت شماره بدنه و موتور مورد بازرسی فنی قرار گرفته و اعلام مورد نیاز برای ساماندهی بروی آنها نصب شدند.به گزارش اقتصادسراسرآمد،علی اسلامی رمجاهی به ایرنا افزود: این طرح ساماندهی بنا به دستور و تکلیف استاندار هرمزگان به اداره ثبت شناورهای اداره بنادر و دریانوردی این استان و ۲ موسسه رده بندی ایرانیان و آسیا با هدف شناسایی و جمع آوری اطلاعات

و آمار ثبتی و فنی شناورهای بدون هویت اجرا شده و تا پایان مرداد ماه جاری برای انجام رده بندی و صدور گواهینامه ایمنی شناورهای متقاضی ادامه دارد.وی با اشاره به اینکه رونق تجارت و معیشت جزیره نشینان و همچنین توسعه تبادلات تجاری، ضرورت صدور مجوزهای لازم برای صیادان این جزیره را چند برابر می کند، گفت: خوشبختانه با پیگیری های مستمر استاندار، اداره ثبت شناورهای اداره بنادر و دریانوردی، شیلات، اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی و اداره بنادر و دریانوردی شهرستان مرزی قشم امکان ساماندهی و هویت بخشی شناورهای صیادی ذکر بیش از ۲ دهه درخواست و مطالبه مردم و ساحل نشینان بود فراهم شده است.مدیرعامل اتحادیه صنایع شیلاتی قشم با بیان اینکه قرار گیری این جزیره در میان آب های فیروزه ای خلیج فارس انگیزه ای است تا بسیاری از قشموندان به شغل صیادی مشغول باشند و این کار به منبع اصلی در آمد آنان تبدیل شده است، توضیح داد: صیادی در این منطقه با استفاده از قایق های موتور ی، لنج و مُشتا (کار گذاشتن چوب و تور) در دریا صورت می گیرد.اسلامی اعلام کرد: این حرکت جهادی باعث ایجاد امید در دل صیادان زحمت کش شهرستان مرزی قشم و جزایر هنگام و لارک شده است و بر این اساس با اجرایی شدن این طرح ساماندهی رفت و آمدهای دریایی قایق های صیادی انضباط بخشی خواهد شد.جزیره قشم دارای یکی از بزرگترین نوارهای ساحلی است و از دیرباز تاکنون شغل عمده مردم این جزیره به ویژه جامعه محلی آن مرتبط با شیلات و صنایع وابسته به آن بوده و هست.

خبر

#### باوجود زیر ساخت‌های ریلی مناسب برای جابجایی کالااز بندر خرمشهر

### امکانات ریلی بندر خرمشهر بلااستفاده است

**سیدمحمد** مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: با وجود زیر ساخت‌های ریلی مناسب برای جابجایی کالااز طریق بندر خرمشهر به سراسر کشور اما از این ظرفیت کاربردی و کم هزینه، استفاده نمی شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی عسکری اظهار کرد: دولت برای ایجاد زیر ساخت‌های ریلی مناسب در بنادر، سرمایه گذاری های سنگینی انجام داده ولی با این وجود، استفاده چندانی از این ظرفیت زیرساختی به منظور توسعه مبادلات تجاری انجام نمی شود. وی بیان کرد: در حال حاضر عمده‌ترین کالاهای صادراتی از بندرخرمشهر کلینکر (ماده اولیه تولید سیمان) و مواد معدنی

#### توسعه دریامحور یعنی چه؟، اقتصادسراسرآمد تشریح کرد

## ضرورت ۲۵ گانه توسعه دریامحور

### آیا توسعه دریامحور، راه برون رفت از مشکلات است؟

امروزه ارتش و سپاه مقتدری داریم، جبران مافات کرده و صنایع را به مرور به جایگاه اصلی خود برگردانیم (مونسان با بیان این نکته، انگشت روی محوری راهبردی و بسیار با اهمیت گذاشته است. در روزگاران پیشین، ترس از ابر قدرت ها – به خصوص امریکا، انگلستان، فرانسه و شوروی سابق – موجب هراس همه دولت مردان بود و تصمیم آن‌ها برای تمرکز صنایع بزرگ در شهرهای خشک، حاصل این نگرانی بوده که اگر صنایع بزرگ در سواحل باشد به سرعت در دسترس دشمن قرار می گیرد. پس صنایع بزرگ را به عمق خاک می بریم تا از تهاجم و تخریب در امان بمانند. این منطق به ظاهر درستی بوده و در ذهن یک عامی، مثبت ارزیابی می شود؛ اما یک متخصص، با توجه به مجموع نیازهای صنایع بزرگ آب بر، هرگز با این ایده موافق نبوده و نیستند. در قدیم، فاقد توان نظامی لازم به خصوص در حوزه دریا بودیم، اما امروزه ارتش و سپاه مقتدری در آسمان و زمین و دریا داریم، پس لازم است جبران مافات کرده و صنایع را به مرور به جایگاه اصلی خود برگردانیم. دفاع نظامی، با توجه به قدرت دریایی کنونی از یک سو، ساخت موانع دفاعی در سواحل که به اصطلاح نظامی، «لجمن» (لبه جلویی منطقه نبرد) هستند، معنادار است و نه تنها از صنایع می توان دفاع کرد، بلکه از تمام کشور می توان محافظت کرد. به یاد داشته باشیم اگر صنایع بزرگ آب بر را همچنان در چند شهر مرکز نگه داریم، دشمنی اصلی آن‌ها یعنی آب، با ترفند کمبود، هم صنایع را از پای در می آورد و هم مردم آن سامان را. )

۶- توسعه دریامحور یعنی: باید مقر فرماندهی و لجستیک و عملیات نیروی دریایی ارتش و سپاه به جای تهران در سواحل مستقر شوند (که البته در مورد سپاه تا حدود زیادی انجام شده است. ) (کشوری مانند انگلستان، جزیره بزرگی است که بیشتر ساحل است تا خشکی. این کشور به مزیت نسبی خود توجه کرده و توسعه دریامحور را از قرن ها پیش مورد نظر قرار داده و اکنون از نیروی دریایی پیشرفته، سواحل مدرن، شهرهای ساحلی آباد و صنایع آب بر فراوان برخوردار است. آن‌ها، توسعه دریامحور اعم از اقتصادی و نظامی و صنعتی را جایگزین نگرانی از حمله دشمن کردند و اکنون، حداقل در مورد صنایع آب بر خود مشکلی ندارند. این رویه را اگر در گذشته به هر دلیلی برای ایران امکان پذیر نبوده اکنون هست. ما ناچار به تغییر سیاست از خشکی به سوی دریا هستیم. )

#### دوستی در نشست با نمایندگان جامعه صیادی هرمزگان

## ۲۶مرداد؛ آخرین مهلت جاماندگان طرح ساماندهی قایق‌های صیادی در هرمزگان است



**سیدمحمد** استاندار هرمزگان با اشاره به طرح ساماندهی قایق‌های صیادی در استان گفت: تعاونی‌های صیادی تا ۲۶ مردامه جاری فرصت دارند جاماندگان این طرح و افرادی که اطلاعات‌شان به صورت ناقص ثبت شده را معرفی کنند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی دوستی در نشست با نمایندگان جامعه صیادی استان افزود: بنا داریم مشارکت تعاونی‌های صیادی در دریا را افزایش دهیم و اداره مراکز ذخایر آبزیان را به تعاونی‌ها بسپاریم، زیرا هیچ‌کس از صیادان نسبت به دریا دلسوزتر نیست. وی ادامه داد: با توجه به اینکه ظرفیت دریا محدود است و نمی‌توان بیش از ظرفیت زیست‌بوم مجوز صیادی صادر کرد بعد از ۲۶ مردامه دیگر مجوز جدیدی

صادر نخواهد شد مگر اینکه با افزایش سطح زیستگاه‌های مصنوعی و افزایش ذخایر آبزیان بتوانیم ظرفیت صید در استان را افزایش دهیم.استاندار هرمزگان گفت: اگر هر یک از صیادان موفق باشند از صید و صیادی به سمت آبی‌پروری بروند، می‌توانیم تسهیلاتی را در اختیار آنها قرار دهیم.به گفته وی؛ در سال گذشته ۱۲ هزار میلیارد تومان تسهیلات در استان به جوامع مختلف پرداخت کرده‌ایم و همین امر موجب شده است که میزان منابع بانکی به مصارف به بیش از ۸۰ درصد برسد.دوستی با تأیث شدن شناورهای بومی شرق جاسک که به صورت میهمان در آب‌های استان حضور دارند، موافقت کرد و در پاسخ به درخواست صیادان مبنی بر افزایش قدرت موتو قایق‌ها، گفت: در اسرع وقت برای حل این مشکل تصمیم‌گیری خواهیم کرد.نماینده عالی دولت در هرمزگان همچنین دستوراتی برای تأمین سوخت قایق‌های صیادی صادر کرد.نماینده مردم بندرعباس، خمیر، قشم، ابوموسی و حاجی آباد در مجلس شورای اسلامی نیز در این نشست گفت: جامعه صیادی مشکلات عدیده‌ای دارد و ما هم تمام تلاش خود را می‌کنیم تا مشکلات مرتفع شود.احمد مرادی با بیان اینکه بسیاری از موضوعاتی که توسط صیادان مطرح می‌شود با تصمیم‌گیری در استان قابل بر طرف شدن است، عنوان کرد: در بحث قدرت موتور، متأسفانه سازمان شیلات ایران تقووض اختیاری به اداره کل شیلات استان هرمزگان نکرده در حالیکه لازم است اختیارات مدیران شیلات در استان و شهرستان‌ها افزایش پیدا کند.وی ابراز کرد: موضوع بیمه صیادان تا حدودی بر طرف شده و بحث سخت و زیان‌آور بودن شغل صیادی نیز در دستورکار مجلس است که شیلات استان نیز در این راستا باید همکاری داشته باشند.

هستند که به صورت جدایه ای و با هزینه‌های زیادی حمل می‌شود؛ این در حالیست حمل و انتقال این کالاها از طریق راه‌آهن امکان‌پذیر است.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر راه‌اندازی اسکله “رو رو” را از برنامه‌های آتی بندر خرمشهر عنوان کرد و افزود: هم‌اکنون هدف گذاری و مقدمات کاری احداث این اسکله در بندر خرمشهر فراهم شده و در آینده نزدیک راه‌اندازی خواهد شد.وی در بخش دیگری از این نشست رونق بندر و جذب سرمایه گذاران این بندر را در گرو خارج سازی بزرگترین مغرغه معروف به شناور خانیان در آبراه اروند دانست و گفت: عمده‌ترین مشکل ترده کشتی‌های با تناژ بالا در این محدوده بندری، وجود مغرغه خانیان است. به گفته عسکری، متأسفانه خارج سازی این مغرغه موانع حقوقی دارد و برای اجرای آن در سازمان بنادر و دریانوردی تلاش جدی در حال انجام است.بندرخرمشهر با برخورداری از ۲۰۰ اسکله، ۳۳۰ هکتار وسعت، تجهیزات پیشرفته، قرار گرفتن در محدوده منطقه آزاد تجاری اروند، بهره‌مندی از سیستم حمل و نقل چند وجهی و اتصال به کریدور بندرامام خمینی (ره) به عنوان سومین بندر آزاد کشور در حوزه خلیج فارس محسوب می‌شود.