

اقتصاد ایران

یکشنبه ۲۲ مرداد ۱۴۰۲ - سال هفتم - شماره ۱۷۰۸

۴ دریا محور

بنادر

صید میگوی ببری در صیدگاه بجرکان آزادشد

سرپرست معاونت صید و بنادر ماهیگیری شیلات خوزستان گفت: صید میگوی ببری در صیدگاه بجرکان از پنجشنبه ۱۹ مردادماه تا اطلاع بعدی آزاد شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، فلامرز مزارعی به خبرنگاران رسانه‌های جمعی با اشاره به مصوبه کمیته‌مدیریت صید استان، در خصوص شیوه صدور مجوز برای شناورهای صیادی استان جهت دریاروی افزود: مجوز صید میگوی ببری در این مدت فقط برای لنج‌های صیادی در شهرستان‌های آبادان، خرمشهر، ماهشهر و هندیجان برای صید ماهی و میگو به صورت یکسان ۱۰ تا ۱۱ روزه و برای قایق‌های صیادی شهرستان هندیجان هفت روزه صادر می‌شود.وی همچنین رعایت برخی اقدامات فنی و استاندارد از جمله داشتن براین تانک، سایبان، اخذ گواهینامه سمپاشی معتبر و بهداشتی برای شناور و خدمه شناورهای صیادی را الزامی دانست.

مزارعی ادامه داد: تخلیه و حمل و نقل آبزیان صید شده تابع مقررات بوده و مسئولان کنترل کیفی ناظر بر حسن اجرای دستورالعمل‌ها خواهند بود و خودروهای حمل و نقل آبزیان ملزم به تجهیز به اتاقک عایق‌دار استاندارد هستند.سرپرست معاونت صید و بنادر ماهیگیری شیلات خوزستان با بیان اینکه همزمان با آزادسازی صید میگو، پایان دریابست در صیدگاه بجرکان خواهد بود یادآور شد: صدور مجوز صید ماهی در این صیدگاه همچنان ممنوع است.مزارعی یادآور شد: شناورها صید میگوی خود را به صورت روزانه در بنادر صیادی تخلیه خواهند کرد و آمارگیران می‌بایست نسبت به تهیه و ارسال آمار دقیق در فرم‌های مربوطه به صورت تمام شماری هر سه روز یکبار به معاونت صید استان اقدام کنند.

حمل و نقل در یایی امن ترین و به صرفه ترین راه صادرات مرکبات مازندران

معاون هماهنگی امور اقتصادی و گردشگری استاندار مازندران تأکید کرد: استفاده از ظرفیت بندر امیرآباد و کشتیرانی دریای خزر مهم ترین و بهترین راه حمل و صادرات مرکبات و کیوی به شمار می‌آیند. کشتیرانی دریای خزر از امروز پیش‌بینی لازم در این حوزه را داشته باشد و هر میزان کانتینر لازم را فراهم کند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسن خیریان‌پور در نخستین جلسه کمیته ویژه مرکبات که در استانداری مازندران برگزار شد، با اشاره به ارسال یک محموله دریایی در سال گذشته درباره مزایای آن اظهار کرد: صرفه‌جویی در زمان، کاهش تلفات محصول و هزینه صادرات مهم‌ترین مزایای استفاده از حمل و نقل دریایی است.وی با تأکید بر ضرورت مدیریت و فراهم ساختن تمهیدات لازم پیش از برداشت زودرس برخی مرکبات در استان، گفت: از چند زمینه از جمله زمان برداشت مرکبات، صادرات، قیمت‌گذاری و تنظیم بازار داخلی باید اقدامات پیش از موعد داشته باشیم.وی در ادامه خطاب به مدیران کل بنادر و دریانوردی بندر امیرآباد و کشتیرانی دریای خزر خواستار تشکیل کمیته ویژه حمل و نقل دریایی باتوجه به ظرفیت موجود در دو حوزه تولید مرکبات و حمل و نقل دریایی استان شد.معاون هماهنگی امور اقتصادی و گردشگری استاندار مازندران تأکید کرد: استفاده از ظرفیت بندر امیرآباد و کشتیرانی دریای خزر مهم‌ترین و بهترین راه حمل و صادرات مرکبات و کیوی به شمار می‌آیند. کشتیرانی دریای خزر از امروز پیش‌بینی لازم در این حوزه را داشته باشد و هر میزان کانتینر لازم را فراهم کند.این مسئول با اشاره به ارسال یک محموله دریایی در سال گذشته درباره مزایای آن اظهار کرد: صرفه‌جویی در زمان، کاهش تلفات محصول و هزینه صادرات مهم‌ترین مزایای استفاده از حمل و نقل دریایی است

تقویت امداد و نجات دریایی در استان بوشهر

مدیرعامل جمعیت هلال احمر استان بوشهر با تأکید بر ضرورت تقویت امداد و نجات دریایی در این استان گفت: در حال حاضر پنج پایگاه امداد دریایی در استان فعال است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، احسان ایزدپناه به مهر اظهار داشت: استان بوشهر دارای شرایط و ویژگی‌های خاصی است که هم جواری با خلیج فارس از مهمترین ویژگی‌های این استان ساحلی است.وی اضافه کرد: قرار گرفتن در جوار خلیج فارس باعث می‌شود تا شرایط امداد و نجات در این استان نیز شرایط ویژه‌ای به خود بگیرد و نیاز است که امداد و نجات دریایی در این استان از اولویت‌ها باشد.مدیرعامل جمعیت هلال احمر استان بوشهر با اشاره به فعالیت پنج پایگاه امداد دریایی در استان خاطر نشان کرد: در نشست با مدیران قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء بر تقویت فعالیت‌ها بین دو نهاد تأکید شد.



سید
گروه اقتصاد دریا –محمد مونسان – این نوشتار به لحاظ اهمیت آن باز نشر 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 اوست 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 پرازنتر 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.

۷- توسعه دریامحور یعنی: باید وزرایی را انتخاب کنیم که با مفهوم توسعه دریامحور بیگانه نباشند؛ به خصوص دو وزارتخانه مهم صمت (صنعت، معدن و تجارت) و وزارت راه و شهرسازی. مهمترین علت اجرایی نشدن توسعه دریامحور در کشور و محرومیت حاد مناطق ساحلی جنوبی کشور این است که غالباً وزرا و مدیران رده بالا و میانی کشور هیچ اعتقادی به دریا به عنوان محور توسعه نداشته و ندارند.

(مونسان با بیان صریح و واضح در بند هفتم از مفاد ۲۵بندی خود، این حقیقت را برجسته کرده که تصمیم سازان و تصمیم گیران و مجریان تحقق یک هدف بزرگ و سرنوشت سازی مانند رویکرد به توسعه دریامحور و نجات ایران از خشکسالی، توزیع درست جمعیت، ایجاد اشتغال بزرگ و توسعه تمامی بخش های ایران، به افرادی به زعم مقام معظم

رهبری، انقلابی دارد که دو خصیصه تخصص در طراحی و شجاعت در اجرا را داشته باشند. بدیهی است مسئولی می تواند چنین مسیر راهبردی و سرنوشت سازی را دنبال کند که اطلاعات قوی و باور جدی به موضوع توسعه دریایی داشته باشد. کسی که هیچ ذهنیت و دانشی از توسعه دریا محور ندارد و هیچ دانش و باوری به این مسیر ندارد، چگونه می تواند در فرایند تصمیم سازی و تصمیم گیری و اجرا، مشارکت کند. بی تردید، عدم دانش و باور به توسعه دریا محور، موجب اجتناب آرام مدیریتی می شود. یعنی مدیر، سعی می کند موضوع را اصلا مطرح نکند و مسکوت نگاه دارد تا دوران مدیریتش بی چالش طی شود. ایسن اقدام بزرگ، مردان و زنان بزرگی می طلبد که دانش و باور توسعه دریامحور داشته باشند و اهل دریا باشند نه خشکی.) ۸- توسعه دریامحور یعنی: باید کلیه شهرهای مهم ساحلی و بنادر کشور به خطوط راه آهن سراسری کشور متصل باشند و در امتداد سواحل هم دارای راه آهن باشیم. جای تاسف عمیق است بطور مثال در امتداد سواحل مکران (دریای عمان) نه تنها حتی ۱ کیلومتر راه آهن وجود ندارد بلکه در برنامه‌های آتی ۱۰ و ۲۰ و ۳۰سال آینده، شرکت راه آهن هیچ برنامه‌ای برای آن وجود ندارد. افزایش درآمد ترانزیتی کشور (برای عبور بار از ایران) بدون اتصال بنادر به شبکه ریلی بین‌المللی محال است. «توسعه محور شرق» نیازمند توسعه فوری زیرساخت ها است.

۹- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین شهرهای ساحلی جنوب ایران به شبکه آزادراهی کشور متصل باشند چراکه از الزامات اصلی سوق

توسعه دریامحور یعنی چه؟،اقتصادسراسرآمد تشریح کرد

ضرورت ۲۵ گانه توسعه دریامحور

آیا توسعه دریامحور، راه برون رفت از مشکلات است؟

های مردمی در سواحل دست یافت. همه شهرهای ساحلی ایران باید دارای نمادهای فاخر و عظیم شهری و مجموعه‌های مدرن گردشگری باشند. (در این باره، خبر خوشبایند تأسیس لنگرگاه های گردشگری در سواحل شنیده شد و توافق هایی بین نهادهای مسئول رخ داده است. اگر همین لنگرگاه ها به طور جدی پیگیری شوند، می توان امیدوار بود که به ورود سایر صنایع و برنامه ها به حوزه دریا بینجامد و روند توسعه دریا محور را تسریع کند)

۲- توسعه دریامحور یعنی: برنامه‌ریزی برای به میدان آوردن سرمایه‌های کوچک و متوسط مردم معمولی جامعه و همچنین سرمایه‌های بزرگ سرمایهداران برای ثروت آفرینی در سواحل. این اشتباه تاریخی و بزرگ و همیشگی که صرفا با بودجه دولتی باید منتظر توسعه سواحل بود باید برای همیشه به زیالهدان ریخته شود. برای این مهم باید کلیه فرصت های کوچک و بزرگ سرمایه‌گذاری از طریق رسانه‌ها به مردم معرفی شده و برای توسعه بخش تعاون نیز برنامه‌ریزی کرد.

(مهاجرت از شهرهای فقیر به شهرهای بزرگ مانند تهران، یک دلیل اصلی دارد و آن اشتغال است. اگر با توسعه دریامحور شغل ایجاد شود، مهاجرت معکوس می شود.

دلیل دیگر مهاجرت، کمبود امکانات علمی و تخصصی است. با توسعه دریامحور این دو کمبود به سرعت جبران می شود و دیگر دلیلی برای مهاجرت نیست.

مهاجرت که معکوس شود، مشکل مسکن و ترافیک و ... از شهرهای بزرگ رخت بر می بندد.

بخش خصوصی هم دارای منابع مالی سرشار هستند که به شدت دنبال فرصت سرمایه گذاری جدید هستند. توجه به دریا به معنای جهت دادن به سرمایه عظیم بخش خصوصی است که می تواند به سرعت هر چه تمام تر به سازندگی و آبادانی سواحل بینجامد.

نگاه کنید به خیل جمعیتی که در تعطیلات به سمت شمال کشور، سرازیر می شوند. نه به آن معنا که در سواحل شمال خیلی ارزانی یا فراوانی با تفرجگاه های بی نظیر وجود دارد، بلکه به آن دلیل است که سواحل جنوب فاقد کمترین امکانات است. آیا برای کشور ما این طرز نیست که مردم سواحل جنوبی ما برای تفریح به شمال می آیند؟)

۱۳- توسعه دریامحور یعنی: بایدد موфترین شرکتها مجری باشند. باید دریا محور را برای تولید ثروت و ارزش افزوده به سمت سواحل گسیل داشت و از زایش و رویش این شرکت ها در مناطق ساحلی حمایت کرد.

مدیر بنادر و دریانوردی گلستان خبر داد:

طرح لایروبی خلیج گرگان به پیشرفت ۹۰ درصدی رسید



سید
مدیر بنادر و دریانوردی گلستان گفت: اجرای پروژهٔ علاج‌بخشی خلیج گرگان به عنوان یکی از مصوبات سفر اول رییس جمهور و مطالبه به‌حق مردم استان به پیشرفت ۹۰ درصدی رسید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، نورالله عباسی با حضور در دفتر خبرگزاری جمهوری اسلامی مرکز گلستان ضمن تبریک ایام روز خبرنگار و گرامیداشت یاد و خاطره شهید محمود صامی اظهار کرد: پیشرفت این پروژه در بخش های اعتبار منابع، اجرا، تجهیز کارگاه، اقدامات مربوط به تراوس کویب کانال، پیگیری علایم کمک ناوبری و بخش‌های مربوط هیدروگرافی و صحت‌سنجی است.

مدیر بنادر و دریانوردی گلستان تصریح کرد: لایروبی خلیج رو به اتمام است و امیدواریم تا پایان شهریور ماه سال جاری بخش عمده و اساسی کانال به اتمام رسیده و مسیر ورود آب از دریای خزر به خلیج گرگان باز شود.مدیر بنادر و دریانوردی گلستان گفت: این کانال به طول ۹ کیلومتر و در بالادست با عرض ۴۵۰ متر و پایین دست به عرض ۸۰متر و عمق ۱.۵ متر در طول مسیر ایجاد شده و بهترین راه تبادل آبی بین خلیج گرگان و دریای خزر است.عباسی مدیر بنادر و دریانوردی گلستان افزود: هدف از اجرای این طرح در کنار تبادل آبی بین خلیج گرگان و دریای خزر، جلوگیری از سرعت خشک شدن خلیج گرگان، جلوگیری از شوری بیش از حد خلیج، کاهش سطح تبخیر در فصول گرم سال و تسهیل تردد شناورهای سبک بین خلیج گرگان و دریای خزر است.مدیر بنادر و دریانوردی گلستان در ادامه به روز خبرنگار اشاره کرد و گفت: خبررسانی به موقع، صحیح و سریع و تهیه و انتشار خبرهای مورد نیاز جوامع مختلف و مخاطبین خاص، از دستاوردهای خبرگزاری جمهوری اسلامی بوده است.

مدیر بنادر و دریانوردی گلستان بیان کرد: ایرنا توانسته کار اقع‌سازی و اطلاع‌رسانی را به خوبی انجام دهد.عباسی مدیر بنادر و دریانوردی گلستان اظهار کرد: در سطح جامع بازخورد خبری نسبت به اخبار منتشر شده ایرنا و نداشتن گلابه و شکایت، نشان از دقت، صحت و سرعت کار مجموعه این خبرگزاری دارد.

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان

صادرات کالا از بندر سیر یک ۲۲۷درصد افزایش یافت

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان گفت: از ابتدای سال جاری تا کنون ۴۲۲ هزار تن کالا شامل میوه و تره بار و مصالح ساختمانی به کشورهای حوزه خلیج فارس از سیریک صادر شده و نسبت به میانگین سال گذشته در این مدت ۲۲۷ درصد افزایش به ثبت رسیده است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمیدرضا محمدحسینی تختی اظهار داشت:از ابتدای سال جاری تاکنون یک میلیون و ۴۴۴ هزار و ۶۸۳ مسافر از بنادر شرق هرمزگان در مسیرهای داخلی و بین‌المللی ترابری شده که این میزان، افزایش قابل ملاحظه‌ای نسبت به سال گذشته داشته است. وی ادامه داد: بیش‌ترین آمار مربوط به مسیر دریایی بندر شهید

حقانی به بندر شهید ذاکری(قشم) و بندر هرمز به میزان یک میلیون ۳۳۳ هزار و ۲۵۷ مسافر بوده که از ابتدای سال تا کنون ۱۳ درصد افزایش به ثبت آمارهای مسافری رسیده است. مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر گفت: در مسیر دریایی بندر هرمز به بنادر شهید حقانی (بندرعباس) و شهید ذاکری(قشم) نیز ۴۰۲ هزار ۶۱۴ مسافر با افزایش ۲۶ درصد جابه‌جا شده است.به گفته محمدحسینی تختی؛ در این مدت نیز از بندر شهید باهنر به بندر شارجه امارات، هفت هزار و ۸۱۲ مسافر رفت و آمد داشته‌اند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۹ درصد افزایش به ثبت رسیده است.وی با بیان اینکه تمامی سفرهای دریایی بین‌المللی و مرکز استان با رعایت شیوه نامه‌های ایمنی دریانوردی انجام می‌شود، افزود: هرگونه اختلال در انجام سفرهای دریایی (شرایط نامساعد جوی) از طریق سامانه ۰۷۳۳۱۱۱ اطلاع رسانی خواهد شد.مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان در بخش دیگری به آمار صادرات انواع کالا از بندر سیریک اشاره کرد و گفت: از ابتدای سال جاری تا کنون ۴۲۲ هزار تن کالا شامل میوه و تره بار، مصالح ساختمانی، شیشه، به کشورهای حوزه خلیج فارس صادر شده که نسبت به میانگین سال گذشته در این مدت ۲۲۷ درصد افزایش به ثبت رسیده است.

خبر