



# اسکله‌های ۲ منظوره بوشهر مستعد حوادث

صحبث از برخی بندرهای صیادی است که به دلیل استقرار و پهلوگیری شناورهای باری ( سفاری) و صیادی با توجه به نبود اسکله اختصاصی برای لنج‌های باری، این شناورها نیز در بنادر صیادی مستقر می شوند که باعث ترافیک و فشردگی بالا و متناسب نبودن زیرساخت‌های موجود با این حجم از شناورها، همواره آbstن حوادثی خطرناک‌هستند.

استقرار، پهلوگیری و فعالیت شناورهای غیر صیادی در بنادر با تابلوی صیادی براساس قوانین و مقررات به عنوان شناور مهمان به حساب می‌آیند و باید قوانین و مقررات و دستورالعمل صاحبخانه و یا مالک بنادر صیادی را پذیرا باشند.

براین اساس شیلات به عنوان متولی صید و صیادی تنها مسئول فعالیت، استقرار و تامین ایمنی لازم برای شناورهای صیادی است این درحالی است که امروزه شناورهای باری به لحاظ تعاملات اجتماعی و نبود محل مناسب برای پهلوگیری و تخلیه بار به ناچار در اسکله های صیادی مستقر می‌شوند.آتش سوزی هفت شناور باری در اسکله نخل تقی عسلویه ۱۹ بهمن ماه، آتش سوزی پنج شناور در خور بندر گناوه در۱۶ مرداد و حریق یک کشتی باری در دیر سوم دی‌ماه تنها بخشی از حوادث تلخ بنادر و اسکله‌های استان بوشهر در سال‌جاری است که سرمایه های فعالان این بخش را در چشم بر هم زدنی خاکستر کرد.اداره کل شیلات در طول ۹۳۶ کیلومتر نوار ساحلی استان بوشهر، ۲۶ بندر صیادی دارد که از این شمار هفت بندر به صورت ۲ منظوره اداره می‌شوند و بر حسب میزان امکانات و استانداردهای موجود در سه سطح هاب، درجه ۲ و درجه ۳ دسته بندی می‌شوند.۲ بندر صیادی دیر و جلالی بوشهر که به دلیل ایجاد امکانات پسرگانه از جمله اطفای حریق، روشنایی، سایبان، امکانات آبرسانی، سوخت رسانی و دیگر امکانات مورد نیاز به عنوان بنادر هاب، ۱۲ بندر به دلیل داشتن زیرساخت‌ها و امکانات قابل قبول جزو بنادر سطح ۲ و ۱۲ بندر نیز شامل خورهایی که به صورت طبیعی ایجاد و از امکانات محدودی برخوردار هستند به عنوان بنادر سطح ۳ درجه بندی شده اند.

چنانکه معاون صید و بنادر ماهیگیری اداره کل شیلات استان بوشهر می‌گوید: بخشی از این بنادر صیادی در نوار ساحلی استان بوشهر به عنوان بنادر ۲ منظوره تلقی می‌شوند که گرچه کاربری اصلی آنها صیادی است اما به دلیل نبود اسکله‌های اختصاصی شناورهای باری نیز در کنار شناورهای صیادی درحوضچه آرام این شناورها پهلوگیری‌می‌کنند.

به گفته بهزاد حیدری بیشترین ترافیک بنادر صیادی استان بوشهر در عسلویه، دیر، کنگان، تنگستان ( رستمی و عامری) دیلم و گناوه است که به صورت ۲ منظوره اداره می‌شوند؛ هر چند این شناورها به عنوان مهمان تلقی می‌شوند اما به علت ازدحام و بار ترافیکی بالای شناورهای سفاری در کنار شناورهای صیادی ضریب افزایش خطر و احتمال وقوع حوادث زیادی بویژه آتش سوزی، آسیب دیدن و غرق شدن را بالا می‌برد.

"دیر "بزرگترین بندر صیادی جنوب کشور، شمار شناورهای باری آن بیش از صیادی است

در این بین شنیدن سخنان و مشکلات صیادان و برخی از مدیران شیلاتی این بنادر ۲ منظوره خالی از لطف نیست. "دیر" به عنوان بزرگترین بندر صیادی جنوب کشور شناخته می‌شود اما بیش از ۲۰ سال است که از این اسکله به صورت ۲ منظوره استفاده می شود و شمار شناورهای باری آن بیش از شناورهای صیادی است، اینها بخشی از سخنان مجید ابراهیمی مدیرعامل تعاونی صیادی بندر دیر است او ادامه می‌دهد: در زمان حاضر ۱۱ کشتی، ۱۶ لنج و بیش از ۱۰۰ قایق صیادی در اسکله دیر وجود دارد این درحالی است که بیش از ۹۰ شناور تجاری در کنار این

شناورها حضور دارند و ازدحامی از شناورهای کوچک و بزرگ در اسکله ایجاد شده است.

به گفته این صیاد دیری اگر مسئولان آتش سوزی تیرماه سال ۹۴ در این اسکله که منجر به سوختن ۱۹ شناور باری و صیادی شد را فراموش کرده‌اند اما صیادان و صاحبان شناورهای تجاری این حادثه تلخ که بیش از ۱۱ میلیارد تومان خسارت به این جامعه وارد کرد را هنوز به یاد دارند.

آنطور که ابراهیمی می‌گوید: شناورهای سفاری به دلیل بزرگتر و حجیم بودن نیازمند اسکله‌های اختصاصی هستند؛حضور طولانی مدت این‌همه‌انان باعث مزاحمت و زحمت برای صاحبان خانه شده است.



#### اسکله سفاری دیر فقط برای تخلیه و بارگیری

آنطور که عقیل امینی رئیس اداره شیلات دیر به خبرنگار ایرنا می‌گوید: اسکله سفاری این بندر فقط برای تخلیه و بارگیری شناورهای تعریف شده و لنج‌ها در صورت توقف جریمه می‌شوند، به همین علت این شناورها به سمت اسکله صیادی روانه می‌شوند.

به گفته امینی بعد از آتش سوزی شناورها در اسکله دیر در تیر سال ۹۴ براساس نشست‌های مختلف با فرمانداری قرار براین شد که شناورهای تجاری بعد از تخلیه بار در بندر صیادی باید در اسکله مردمی روستای "آلی شمالی" توقف و پهلوگیری کنند. او می‌گوید: شیلات اسکله آلی شمالی را سال ۹۲ به عنوان اسکله پشتیبان برای اجرای طرح پرورش ماهی در قفس احداث کرده و حوضچه آرامش آن معادل حوضچه اسکله صیادی دیر است اما با وجود مصوبات متعدد در این زمینه باز هم شناورهای باری به دلایلی از جمله عمق کم و نبود جایگاه پهلوگیری از این اسکله استفاده نمی‌کنند.امینی معتقد است، توقف شناورهای باری در اسکله آلی شمالی دیر از دیو شدن شناورها در این محل جلوگیری می‌کند اما این را هم اضافه می‌کند که امروز این کار انجام نمی‌شود و با توجه به نزدیک شدن به فصل تابستان و خطر وقوع آتش سوزی‌ها به دلیل گرمای زیاد؛بزرگترین اسکله صیادی کشور همیشه آbstن حوادث خطرناک ازجمله آتش سوزی است.

#### شناورهای باری منشاء بسیاری از حوادث تلخ

تنگستان یکی دیگر از شهرستان‌های ساحلی استان بوشهر

است که اسکله‌های صیادی آن در زمان حاضر به صورت ۲ منظوره اداره می‌شود.

شهرستان ساحلی تنگستان در کنار ۲ اسکله تجاری محمد عامری و بوالخیر که هیچ شناور صیادی در آنها حضور ندارند دارای ۲ بندر صیادی عامری و رستمی با ۸۷ شناور شامل لنج و قایق صیادی است اما آنطور که سلمان محمدی مدیر شیلات تنگستان می‌گوید: بیش از سه برابر این رقم معادل ۲۰۰ فروند شناور تجاری دراین اسکله های صیادی حضور دارند.

به اعتقاد محمدی منشاء بسیاری از حوادث تلخ این اسکله‌ها، شناورهای باری هستند و یکی از مهمترین

شناورهای صیادی و نه لنج های باری با تناژ بالا ساخته شده است.

#### امتناع شناورهای باری مهمان از پرداخت کامل عوارض به اسکله‌های صیادی

به گفته محمد کارگر براساس قانون شناورهای مهمان در ازای استفاده از امکانات شیلاتی باید عوارض خاصی به شیلات بپردازند که در بیشتر موارد پرداخت نمی شود و اگر واریز می‌شود نیز با تنگ نظری و کمترین مبلغ صورت می‌گیرد.

به اعتقاد کارگر اداره بندر و دریانوردی به عنوان متولی

بخش دریا با توجه به توانمندی مالی و استفاده از اسکله‌های صیادی باید نسبت به استقرار ایستگاه امداد و نجات و اطفای حریق اقدام کند این درحالی است که این کار انجام نمی‌شود. البته کارگر این نکته را نیز مورد تاکید قرار می دهد که اداره بنادر و دریانوردی در مقابل سوختن شناورهای باری در اسکله های صیادی و آسیب رسیدن به شناورهای صیادی به عنوان کارگاه‌ها و محل امرار معاش مردم و زیرساخت‌های بندری مسئول است و باید گامی موثر در زمینه جداسازی این شناورها بردارد.

آنطور که کارگر می‌گوید: در زمان حاضر حضور شناورهای باری دراسکله های صیادی، تفکیک نشدن محل بارگیری، تخلیه و محل سوختگیری موجب ایجاد ترافیک در این اسکله ها شده است این درحالی است که اداره بنادر و دریانوردی باید نسبت به تفکیک و تجهیز بنادر اقدام کند. سخنان رئیس اتحادیه لنجداران و حمل و نقل دریایی استان بوشهر در گفت و گو با ایرنا نیز بر وجود این مساله در استان صحه می گذارد؛ سید علی موسوی گمارونی در این باره می‌گوید: بوشهر با وجود اینکه استانی ساحلی است اما از نظر زیرساخت‌های بندری نسبت به استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان و خوزستان در جایگاه پائین تری قرار دارد و از ۱۰۰ نمره پنج می‌گیرد. به گفته او در شرایطی که کشورهای حوزه خلیج فارس به اسکله‌های نسل پنج و ۶ مجهز شده اند استان بوشهر با این همه قابلیت و ظرفیت همچنان در اسکله‌های نسل یک مورد نیاز خود باقی مانده است.

از نظر گمارونی گناوه بزرگترین بندر سفاری استان بوشهر به شمار می‌رود این درحالی است که به دلیل نداشتن اسکله مناسب بیش از هزار و اندی شناور تجاری باید در کنار قایق‌های صیادی لنگر بیندازند و خطر همیشه در کمین این شناورها است.

آنطور که رئیس اتحادیه لنجداران و حمل و نقل دریایی استان بوشهر می‌گوید: آتش سوزی شناورها در اثر کوچکترین جرقه و برخورد شناورها و یا هر حادثه دیگری از جمله مواردی است که بارها در این سال‌ها شاهد بودیم که چگونه این شناورها که هر یک به عنوان یک کارگاه کوچک اشتغال چندین نفر را به وجود آورده در آتش سوخته و از بین رفته اند.

به گفته گمارونی در زمان حاضر با توجه به مجوزهای داده شده ۴۰۰ تا ۵۰۰ لنج به سفر رفته و طی چند روز آینده وارد اسکله می‌شوند که این امر موجب ایجاد صف‌های طولانی تخلیه بار و کمبود پست‌های تخلیه می‌شود.

گمارونی یکی دیگر از مشکلات شناورهای سفاری را ایجاد صف‌های طولانی برای تخلیه بار خود عنوان کرد و گفت: با وجود اینکه بخش خصوصی هشت پست تخلیه را با بارهای شناری هزینه شخصی مستقر کرده اما سه ماه است که این اسکله ها از سوی اداره بندر به بهانه نداشتن ایمنی تعطیل شده‌اند.

او معتقد است باید اتاق فکری تشکیل شود تا ضمن ایجاد راهکاری برای تفکیک لنج‌های صیادی از سفاری برای کاهش زمان انتظار تخلیه شناورها نیز راهکاری اندیشیده شود چون کانال بندر گناوه به صورتی است که اگر یک لنج آتش گرفت هیچ راه فراری ندارد و همه آنها در آتش می سوزند و با توجه به انباشت شناورها در اسکله، این کارگاه‌های کوچک اشتغال‌زا همیشه در خطر آتش سوزی، به گل نشستن، واژگون و وارونه شدن هست که باید راهکاری اندیشیده شود.وی بر ضرورت سرعت بخشی در تخلیه شناورهای سنتی، تفکیک شناورهای سنتی سفاری از ماهیگیری، ایجاد حوضچه چرخشی آبی و خاکی برای توقف لنج هایی که نمی خواهند تخلیه و خروج کنند، انجام کانال کشی اطفای حریق، استقرار آتشخوارها تاکید کرد.

گمارونی گفت: در زمان حاضر شمار شناورهای سفاری در استان بوشهر بین ۲ هزارو ۵۰۰ تا سه هزار فروند است.

مهمترین خواسته صیادان و مسئولان شیلات بوشهر به گفته معاون بنادر و ماهیگیری اداره کل شیلات استان بوشهر می‌گوید: مهمترین خواسته این اداره کل و صیادان از سازمان بنادر و دریانوردی اتخاذ تمهیداتی در راستای جداسازی و کاهش بار ترافیک شناورهای سفاری در اسکله‌های صیادی و تحویل بنداری که توافق اولیه آنها انجام شده اهتمام بیشتری داشته باشند.

به بیان بهزاد حیدری با وجود بروز چندین مورد حادثه آتش سوزی در بنادر که منجر به اتلاف سرمایه هنگفتی از لنجداران شده اما تاکنون اقدام موثری در زمینه جداسازی شناورهای باری و صیادی در این بنادر انجام نشده است، علاوه بر این در کنار این شناورها یکسری قایق‌های بدون هویت نیز در برخی از بنادر صیادی وجود دارد که این امر مشکلات بنادر صیادی را دوچندان کرده است.

#### پاسخ بنادر و دریانوردی بوشهر در مورد جداسازی اسکله‌های شناورهای باری و صیادی

اما مسئول روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی در پاسخ به خبرنگار ایرنا در مورد علت و اقدامات لازم در این زمینه تنها به این پاسخ اکتفا کرد که پذیرش و استقرار موتور لنج‌های باری در حوضچه ها و اسکله های صیادی، در حیطه اختیارات اداره کل شیلات استان بوشهر است.

روشن بهزادی افزود: اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر آمادگی دارد شرایط و ضوابط پذیرش این شناورها و یا دلایل ممانعت ورود موتور لنج های باری در اسکله های صیادی را، از طریق تعاونی های لنجداران استان بوشهر، به مالکان آنها اطلاع رسانی کند.

با توجه به تابستان‌های سوزان استان بوشهر که باعث بروز حوادث خطرناکی از جمله آتش سوزی می‌شود تنها خواسته و مطالبه صاحبان شناورهای صیادی و سفاری جدا کردن اسکله های ۲ منظوره و تقویت امکانات زیرساختی در این اسکله ها است.

وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد:

## تامین زمین برای ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار واحد مسکونی تا پایان سال

است؛ در این زمینه همچنین الحاقاتی به شهر همدان داشتیم و

در کرمانشاه نیز در چند روز گذشته کلنگ ۲۰ هزار واحد مسکونی

در کل استان و حدود ۱۰ هزار واحد در شهر کرمانشاه زده شد.

وی با بیان اینکه تا پایان سال برای ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار واحد از ۲ میلیون واحدی که در دستور کار داریم زمین را آماده خواهیم کرد، گفت: به صورت مداوم نیز در حال پیگیری همه استان‌ها هستیم تا در زمان تعیین شده سهم خود را شروع کنند.

قاسمی سقف وام هر واحد را تشریح و اعلام کرد: براساس توافق با شورای پول و اعتبار سهم هر واحد و استان را به لحاظ سقف وام اعلام کردیم، در این راستا سهم شهری مثل تهران و مرکز استان‌ها ۴۰۰ میلیون و سهم روستا ۲۰۰ میلیون تومان بوده که به همه بانک‌ها ابلاغ شده است و بانک‌ها با تعیین اقساط ۲۰ ساله آغاز به کار کرده‌اند و تسهیلات در حال حاضر و تا زمان پیشرفت وضعیت افزایش نخواهد داشت.

وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: همچنین ۴۰ هزار میلیارد تومان برای ودیعه کسانی که در شرایط فعلی با مشکل مواجه هستند، به عنوان ودیعه مسکن اجارهای پیش‌بینی شده است که در سایت وزارت راه و شهرسازی اعمال خواهد شد و مردم می‌توانند بنابر نام‌نویسی که صورت می‌گیرد، تسهیلات مذکور

وزیر راه و شهرسازی از آغاز پرداخت تسهیلات نهضت ملی مسکن با مدت بازپرداخت ۲۰ ساله خبر داد و گفت: تا پایان سال جاری برای ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار واحد از ۳ میلیون واحدی که در دستور کار است، زمین آماده می‌شود.

به گزارش ایسنا، رستم قاسمی - وزیر راه و شهرسازی - شب گذشته در ارتباط زنده با یک برنامه تلویزیونی اظهار کرد: ساخت مسکن در کشور به بازه زمانی یکسال و نیمه نیاز دارد. بر این اساس برای تحقق چهار میلیون مسکن تا پایان دولت سیزدهم باید در دو مرحله دو میلیونی هدف مورد نظر را دنبال کنیم تا به تعهد خودجامه عمل پیووشانیم.

قاسمی، یکی از محدودیت‌های طرح نهضت ملی مسکن در استان‌های شمالی را محدودیت زمین برشمرد و گفت: با روش‌های مختلف بخشی از این زمین‌ها تامین شده است و جمعه ۱۳ اسفندماه برای بخش باقی‌مانده پیگیری‌ها انجام می‌شود.

وی با اشاره به اینکه در اغلب استان‌های کشور زیرساخت‌های لازم برای طرح نهضت ملی مسکن آماده شده است، عنوان کرد: استان آذربایجان شرقی یکی از استان‌هایی است که بخش زیادی از زیرساخت‌ها را برای شروع عملیات اجرایی مهیا کرده

