

### صنعت گردشگری گره بحران آب راباز می کند



یک کارشناس ارشد مدیریت منابع آبی معتقد است که از دیدگاه عملیاتی و با یک نگاه کلان به حل مساله آب، صنعت گردشگری از فروپاشی جغرافیایی ایران جلوگیری خواهد کرد. سازوکار این راهکار زیربنایی هم از این قرار است که با جذب سالانه چند ده میلیون نفر گردشگر به کشور، اقتصاد کشور از مسیر توسعه بی رویه کشاورزی به سمت صنعت گردشگری تغییر مسیر می دهد.

به گزارش اقتصادسرمآمد، داریوش مختاری با بیان اینکه تعریف مسیر توسعه برای کشور ایران به سبب داشتن منابع غنی مواد کانی و معدنی، برخورداری از شرایط اقلیمی چهار فصل، واقع شدن در مسیرهای حمل و نقل بین المللی، دسترسی به آب های آزاد و صدها مزیت اقتصادی دیگر بسیار دشوار بوده، با این حال، صورت یک ابر مشکل و یک راهکار کلیدی بسیار روشن است؛ مشکلی به نام ابر بحران آب و راهکاری به نام توسعه صنعت گردشگری، به ایسنا گفت: در تفسیر و تبیین مشکل کم آبی و بی آبی می توان گفت که ایران کشوری چهار فصل است که با حدود ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار هکتار کشاورزی در فضای باز، تعادل بوم شناختی پایداری در یک بازه زمانی ۳۰۰۰ ساله پدید آورده بود.

وی افزود: در بازه زمانی ۱۰۰ سال اخیر، باگرای فن آوری پمپ برای سرعت بخشیدن به بهره برداری از منابع آب زیرزمینی و فن آوری بتن برای ساخت نزدیک به ۱۰۰۰ سد اضافی و دهها هزار سازه کوچک آبخیزداری، عملا جغرافیایی نیمه خشک ایران را تا مرز فروپاشی جغرافیایی رسانده است. از دیدگاه توسعه اقتصادی، ارتباط پسین و پیشین بخش های اقتصادی فعلی، یک زنجیره خطرناک توسعه نیافتگی را پدید آورده است.

این کارشناس ارشد مدیریت منابع آبی با بیان اینکه به طوری که صنعت خودرو و بخش مسکن وکلانشهرها یی در پی توسعه می یابند و برای تامین مواد اولیه مورد نیاز این بخش و صنایع مرتبط، به ناچار صنایع آب بر و بهره برداری از مواد کانی و معدنی توسعه داده می شوند، اظهار کرد: توسعه بی رویه بخش مسکن و رشد بی رویه کالتشرها، یک زنجیره خطرناک به هم پیوسته پدید آورده اند که خروجی آن خالی از سکنه شدن و فروپاشی جغرافیایی ایران است. مختاری با تاکید بر اینکه اساس مشکل از آنجا آغاز می شود که بخش مسکن و صنایع خودرو و صنایع پسین و پیشین مرتبط با آنها، منابع امکانات دولت و منابع طبیعی و مواد کانی و معدنی را به جای حفاظت از آبخوانها و توسعه گلخانه های کشاورزی و فراهم کردن زیرساخت های کوچک مقیاس در گردشگری و بهره بردار انبساط دولت برای حفظ آثار و بناهای تاریخی، به سمت توسعه صنایع آب بر و اجرای ابر پروژه های خطرناک انتقال آب هدایت می کنند. به این ترتیب تهدیدهای اقتصادی جایگزین فرصت های اقتصادی می شوند و در همان حال جغرافیای ایران هر سال یک گام جدی به فروپاشی نزدیک می شود.

وی با بیان اینکه در تبیین بخش گردشگری می توان گفت این بخش اقتصادی همانند یک بخش محوری و زیربنایی، بحران آب را به میزان زیادی خنثی می کند؛ دقیقا همان جایی که یک بخش خدماتی کم آب بر جایگزین بخش آب بر کشاورزی می شود، گفت: در همان حال، ضرب اشتغالی بخش گردشگری دهها برابر صنایع خودرو و صنایع آب بر است. به ویژه در فن آوری های امروزی ن که بسیاری از صنایع به طور اتوماتیک و بدون نیاز به نیروی انسانی فعالیت می کنند. این کارشناس ارشد مدیریت منابع آبی ادامه داد: گردشگری به مرور توسعه کشور را از یک وضعیت خطرناک توسعه نیافتگی به مدار توسعه یافتگی پایدار جایگزین می کند. به طوری که صنایع آب بر به مرور به حاشیه می روند و روند خالی از سکنه شدن فلات ایران که با توسعه بی رویه صنایع آب بر و به دنبال توسعه بی رویه شهرها برای مصرف فرآورده های این صنایع، بخش عمده طرف اقتصاد کشور را اشغال کرده اند با یک توسعه نرم و با شیب ملایم جایگزین خواهند شد.

مختاری با بیان اینکه کشاورزی آبی به حاشیه خواهد رفت و از ظرفیت های شگفت انگیز گردشگری استفاده خواهد شد. به این ترتیب تا حدودی می توان یک جایگاه حداقلی برای حفظ صنایع آب بر و صنایع مواد کانی و معدنی پذیرفت. به طوری که توسعه صنایع آب بر در حد نیاز ساخت صدها هتل و باغ ویلا و متناسب با آمایش سرزمین باشد و در همان حال، از توسعه بی رویه بخش مسکن خودداری نشود، گفت: در مرحله برنامه ریزی، لازم است این چارچوب تحلیلی مبتنی بر داده های دقیق باشد تا بتوان ضرایب نسبی بکارگیری نیروی کار، سرمایه و مدیریت را به درستی پیدا کرد و به کار گرفت.

و به گفته ی این نیازهای بخش گردشگری به آب به طور عمده در تراز نیازهای ساخت صدها هتل و مصارف آب شهری و روستایی خواهد بود که با بکارگیری هشت راهکار کاهش مصرف آب شهری و روستایی می توان مصرف آب در این بخش را کنترل کرد. در همان حال از محل مالیات های بخش خدمات گردشگری می توان اقدام به توسعه گلخانه ها و بهبود بهره داری منابع آب کرد.

این کارشناس ارشد مدیریت منابع آبی با بیان اینکه به این ترتیب دو گزینه کلی در مسیر توسعه اقتصادی کشور پیش رو داریم، گفت: مسیر فعلی که عبارت از توسعه کشاورزی آبی، توسعه صنایع آب بر، توسعه بی رویه بخش مسکن و ساخت ویلا باغ و توسعه بی رویه صنعت ناکارآمد خودرو به منظور انباشت و شماره گذاری سالانه چند صد هزار دستگاه خودرو در کلانشهرها است. در این مسیر وزن اقتصاد غیررسمی بسیار بالاست و به مسیری تدریجی و با مغایرت شدید با پایداری زیست محیطی و به شدت مغایرت با عدالت اجتماعی انجامیده است. مسیر دوم که محوریت آن توسعه گردشگری است، یک گزینه جدی و منطقی و مناسب که از فرصت ها استفاده می کند و به توسعه عدالت اجتماعی و رشد اشتغال کمک زیادی می کند. بر این اساس طبق اظهارات این کارشناس، سازوکار این راهکار زیربنایی برای اینکه صنعت گردشگری گره بحران آب را باز کند از این قرار است که با جذب سالانه چند ده میلیون نفر گردشگر به کشور، اقتصاد کشور از مسیر توسعه بی رویه کشاورزی و در مقیاس نزدیک به ۸ میلیون هکتار کشاورزی آبی و توسعه ناکارآمد صنعت خودرو و صنایع سنگین آب تر به سمت صنعت گردشگری تغییر مسیر می دهد و با کاهش بارگذاری بر منابع آب، امکان گذار از کم آبی و بی آبی در قلمرو جغرافیایی ایران فراهم خواهد شد.



#### گروه اقتصاد دریا – مریم ساحلی – بارها

وبارها در سالهای اخیر بر اهمیت اتصال ریلی رشت – انزلی از سسوی مسوولان و کارشناسان تاکیدشده، اما قطار هنوز به انزلی نرسیده است. عملیات اجرایی راه آهن قزوین – رشت – انزلی روز هشتم مهرماه سال ۱۳۸۱ با حضور رییس جمهور وقت ایران آغاز شد و سرانجام نیمه اسفند سال ۱۳۹۷ بخشی از این پروژه یعنی اتصال ریلی قزوین – رشت به بهره برداری رسید. ایجاد این زیرساخت بارقایی از امید در گیلان برافروخت اما آنچه که در خصوص این خط آهن حائز اهمیت بسیار بوده، اتصال به انزلی و نقش آن در ترانزیت کالا است که در همین راستا ادامه طرح در الویت قرار گرفت. البته اجرای پروژه در منطقه پیربازار با توجه به ملاحظات زیست محیطی تالاب انزلی با ممانعت سازمان محیط زیست مواجه شد و تصمیم به تغییر مسیر این خط ریلی از انزلی به بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی گرفته شد و همین امر به کاهش ۵ کیلومتری مسیر انجامید، اما این کاهش مسافت هم سبب شد تا این اتصال ریلی مطابق با وعده های عنوان شده، تحقق یابد.

۲۳ به گزارش اقتصادسرمآمد، فروردین سال ۱۳۹۸ معاون رییس جمهور وقت «محمدباقر نوینخت» در جریان بازدید از ایستگاه راه آهن رشت، با تاکید بر اهمیت اتصال این خط ریلی به دریای خزر و همچنین آستارا گفت: در سال آینده باید با قطار به انزلی سفر کنیم و باز مراد ماه سال ۱۴۰۰ «محمد اسلامی» وزیر راه و شهرسازی وقت، در حاشیه ی بازدید از پروژه ی قطعی راه آهن رشت – کاسپین اعلام کرد: از لحاظ زیرسازی این پروژه پیشرفت ۸۰ درصدی داشته و انتظار می رود تا قبل از زمستان به بهره برداری برسد.

گفتنی است، استاندارد گیلان ۱۱ اسفند ماه سال گذشته با بیان این که بعد از معضل پسماند در گیلان، مهم ترین موضوع عمرانی استان تکمیل ۳۳ کیلومتر باقیمانده ی راه آهن رشت – کاسپین و آزاد راه رشت – قزوین در دباره توانمندی های جمهوری اسلامی ایران اظهار داشت: به انجام ماموریت های خود می پردازیم. فرمانده نیروی دریایی ارتش شاید در بیان این نکته که با داشته های خود واژه ما می توانیم با تعریف، تفسیر و به اجرا رساندیم، تصریح کرد: محدودیتی برای خود قائل نیستیم و با رعایت چارچوب های بین المللی به به انجام ماموریت های خود می پردازیم. فرمانده نیروی دریایی ارتش یادآور شد: مجموعه مرزهای آبی ایران بیش از ۵ هزار کیلومتر است و این ۳ هزار کیلومتر که بعضا بیان می شود طول ساحل ماست که مستقیما به آب های آزاد مرتبط است، به خاطر این ویژگی جغرافیایی که نعمت خداوند است شرایطی برای ما ایجاد شده که مستقیما با جامعه جهانی در ارتباط باشیم در نتیجه با همه کشورها می توانیم در ارتباط باشیم لذا ما دیپلماسی دفاعی و دیپلماسی دریایی فعالی داریم. آنچه در برنامه داریم حضور موثر برای مقابله با تهدیدها و در کنار آن برقراری تعاملات با کشورهای دیگر مثل برگزاری رزمایش ها و انجام دید و بازدیدها و همچنین ترتیب دادن توافق نامه های چندجانبه است.امیر دریادار ایرانی بیان داشت: امروز شمال اقیانوس هند به واسطه رخدادهای اقتصادی به عنوان شاهراهی برای ارتباط قاره ها است، اگر ما حضور موثر نداشته باشیم دولت های غیر موجه حاضر می شوند و به آب های سرزمینی نزدیک می شوند اما به واسطه اقتدار و حضور ناوگان ما در آب های آزاد و رصدهای مداوم، هیچگونه مشکلی نداشتیم و هیچ کشوری جرات نزدیک شدن به آب های سرزمین ما را ندارد.

وی ادامه داد: ناوگان تمامی کشورها همیشه پاسخگویی ما هستند و اعلام می کنند که در حال دریانوردی عادی هستند و تمام اطلاعاتی که می خواهیم در اختیار ما می گذارند از همین رو اگر همکاری در منطقه انجام شود اقتدار سقف بالاتری را به خود اختصاص خواهد داد.

#### افزایش ۱۳ هزار میلیاردی سرمایه گذاری در چابهار

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از افزایش ۱۳ هزار میلیارد تومانی سرمایه گذاری در بندر چابهار خبر داد. بهروز آقایی با تاکید بر اینکه بندر چابهار مقصد ورود کالای اساسی است، گفت: در بندر چابهارافزایش ۱۳ هزار میلیاردی سرمایه گذاری در چابهار به عنوان عمیق ترین بندر کشور ، تاکنون سیزده هزار میلیارد تومان در چابهار سرمایه گذاری شده است که نشان از اهمیت راهبردی آن برای کشور است. آقایی افزود: پس از موفقیت نامه چابهار هندی ها قرار بود ۸۵ میلیون دلار برای چابهار تجهیزات تخلیه و بارگیری خریداری کنند که از این مقدار تاکنون ۲۴ میلیون دلار آن تحقق پیدا کرده است. وی با بیان اینکه این استان در حوزه صادرات نفت، رشد ۲۰ درصدی داشته است، گفت: همچنین استان سیستان و بلوچستان سوخت این استان و استان های همجوار را از طریق دریا تامین می کند و در حوزه تخلیه و بارگیری نیز هیچ محدودیتی برای انواع کالای سنگین و کانتینری و فله وجود ندارد.مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان همچنین گفت: در سالهای گذشته توقف صادرات ایران به کشور افغانستان بسته بود اما امروزه با رایزنی هایی که با شرکت های تجاری افغان داشتیم، توانستیم در کم ترین هزینه و زمان سنگ های قیمتی و خشکبار را از افغانستان به صورت کانتینری به کشورهای مختلف انتقال دهیم.

#### قطار چه وقت به منطقه آزاد انزلی می رسد؟

# روند کنداتصال ریلی رشت – بندر کاسپین



نصب شود تا همه در جریان پیشرفت کار قرار بگیرند. وی همچنین به معاون عمرانی استانداری تکلیف کرد تا روزانه و هفتگی پیشرفت این طرح ها را گزارش دهد. روز چهارم بعد یعنی ۱۴ اسفند سال ۱۴۰۰ علی اکبر مردی، مدیر کل وقت اداره کل ساخت و توسعه راه آهن منطقه ۲ شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور اعلام کرد که بخش رشت – کاسپین از پروژه ی خط آهن گیلان در صورت تامین اعتبار، شهر یور ماه سال ۱۴۰۱ قابل بهره برداری خواهد بود. و اما در روزهای اخیر موع اعلام شده در «مشرپهور اسمال» به «اسمال» تغییر یافت. بدین ترتیب که «عباس خطیبی» معاون ساخت و توسعه ی راه آهن، بنادر و فرودگاهها، روز ۳۱ فروردین ۱۴۰۱ اظهار داشت: با توجه به این که عملیات زیرسازی این محور ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد کل پروژه نیز ۷۸ درصد پیشرفت در عملیات اجرایی دارد، در صورت تامین منابع مورد نیاز این محور ریلی مهم امسال افتتاح می شود.وی راه آهن رشت – کاسپین را آخرین حلقه ی مقفاده گردیدر ریلی شمال – جنوب در کنار راه آهن رشت – آستارا دانست و گفت: با توجه به اهمیت این مسیر ریلی در بعد ملی و بین المللی در سفر استانی سال گذشته رئیس

اتصال منطقه آزاد انزلی به خط ریل سراسری به دلیل وصل شدن استان گیلان به استان های جنوبی کشور، شاهد تکمیل زیرساخت های ترانزیتی، جهت بهره برداری و فعال سازی کریدور شمال – جنوب خواهیم بود و امکان ترانزیت کالا مابین کشورهای ادراسیا و جنوب خلیج فارس نیز فراهم می شود؛ این دو موضوعی می تواند علاوه بر افزایش میزان درآمدهای ارزی کشور، زمینه ی رونق فضای کسب و کارهای مرتبط با حوزه ی ترانزیت، حمل و نقل و لجستیک را در سطح استان پدید آورد. وی افزود: از سوی دیگر این سازمان مسوولیت تامین هزینه ی ۴۵ میلیارد تومان از مجموع این طرح ملی را برعهده داشته که ۳۵ میلیارد تومان آن تودیع شده است. همچنین لازم به ذکر است که در راستای همکاری معاونت فنی و عمرانی این سازمان با بجرى طرح و وزارت راه و شهرسازی، تعادل بل های در نظر گرفته شده در محدوده ی این منطقه، با اجرای مهندسی مجدداً سه دهه به یک دهه بل کاهش پیدا کرد و این رویکردی است که کاهش هزینه مجموع طرح را به همراه داشته است.کاطمیان در باریه دلایل تأخیر در روند اجرای پروژه گفت: براساس تقاعنامه ی منطقه ی این سازمان و شرکت ساخت و توسعه ی زیربنای حمل و نقل کشور که استفاده سال ۱۳۹۷ و در جریان سفر رئیس جمهور و هیأت دولت دوازدهم به استان گیلان منعقد شد، سازمان منطقه آزاد انزلی، تعهدات خود را شامل آزادسازی اراضی، ایجاد زیرساخت، تأمین هزینه مالی ۵ میلیارد تومانی و ساخت سینی دوار را به انجام رسانده و پا در آینده نزدیک تحویل شرکت مذکور می دهد، بی تردید این سازمان مسوولیت سازمانی در خصوص دلایل تأخیر پروژه مزبور ندارد؛ اما در این میان می توان به مواردی چون مباحث بودجه ای، زمانبر بودن آزاد سازی اراضی کشاورزی مسیر احداث ریل و شرایط آب و هوایی استان که مقطع زمانی پایان شهریور تا فروردین ماه را برای اجرای طرح های عمرانی سخت می کند به عنوان دلایل این تأخیر برشمرد.وی در ادامه یادآور شد: در این میان نکته حائز اهمیت اینکه به دلیل مسوولیت و اشراف؛ پاسخگویی اصلی و فنی دلایل تأخیر در بهره برداری از طرح ملی اتصال راه آهن به منطقه آزاد انزلی برعهده وزارت راه و شهرسازی است.

### برگزیده ها

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان خبرداد

### صیانت از مناطق بکر ساحلی هرمزگان چشم انداز ICZM



مدیرکل بنسادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به چشم انداز ساحلی ترسیم شده طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در سال ۱۴۰۱ گفت: این طرح نقشه راهی برای بهره برداری مناسب از منابع و ظرفیت های منطقه ای این استان خواهد بود. به گزارش اقتصادسرمآمد، علی رضا محمدی کرچی ران در تشریح اقدام های انجام شده سال گذشته و برنامه های اداره همدادی سواحل و بنادر هرمزگان در سالال ۱۴۰۱ اظهارداشت: باتوجه به گستردگی سواحل و پهنسکانهای توسعه یافته در این استان، طرح مدیریت یکپارچه ساری سواحل می تواند دریایی راهی برای ساماندهی و مدیریت بهتر مناطق ساحلی، رونق اقتصادی استان و همچنین صیانت از مناطق بکر ساحلی برای نسل های آینده باشد.وی ادامه داد: انجام عملیات هیدروگرافی ۱۱ هزار و ۷۴۰ کیلومتر در ۱۳ بندرگاه به منظور تامین ایمنی تردد در یانوردی، نصب هشت دستگاه بنج مارک های ماندگار در بندر شهید رجایی، شهید ذاکری و بندرلنگه به منظور تدقیق ترانسیت در بخش خشکی و دریایی، استقرار سامانه اطلاعات مکانی GIS، تهیه و تکمیل اطلاعات مکانی و توصیفی تمامی مستحدثات بنادر هرمزگان و بارگذاری اطلاعات در سامانه یکپارچه اطلاعات بنادر و دریانوردی بخشی از اقدامات انجام شده در سال ۱۴۰۰ بود. دبیر کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل هرمزگان، گفت: در راستای نظارت بر ساخت و بهره برداری از ۲۹۵ فقره سازه و مستحدثات دریایی، سالال گذشته ۱۷ مورد مجوز ساخت و بهره برداری سازه و تأسیسات دریایی صادر شد. محمدی کرچی ران، بازرسی و نظارت بر سازه ها و تأسیسات دریایی استان در زمان ساخت و بهره برداری را یکی از مهم ترین وظایف خود در این استان دانست. امیرداریم هرچه مجتمع هرمزگان در سال ۱۴۰۱ عنوان کرد و بیان داشت: در همین راستا در ایام تعطیلات نوروز امسال حدود ۱۸۰ سازه و تأسیسات دریایی در کرانه ساحلی استان مورد بازدید قرار گرفت. وی، صدور مجوزهای تأسیسات و ساخت و بهره برداری سازه ها و تأسیسات دریایی استان، تهیه و بروز رسانی بانکهای اطلاعاتی و پایگاه اطلاعات مکان GIS، انجام هیدروگرافی حوضچه ها و کانال های بنادر و پایش و اندازه گیری پارامترهای دریایی را از دیگر برنامه های شاخص در سال جاری اعلام کرد. در مجموع ۲ هزار و ۲۳۸ کیلومتر نوار ساحلی استان هرمزگان، یکپار و ۵۸۰ کیلومتر در سرزمین اصلی و ۲۵۸ کیلومتر نیز در محیط پیرامونی جزایر واقع شده است.

نهاوند، بزرگترین دهکده شیلاتی غیرساحلی کشور

### نفاوند حمایت جدی سازمان شیلات رامی طلبد



نماینده مردم نهاوند در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه نهاوند با داشتن واحدهای متعدد پرورش ماهی به عنوان بزرگترین دهکده شیلاتی غیرساحلی کشور شناخته می شود، گفت: این شهرستان ظرفیت های زیادی برای پرورش ماهی داشته و نیاز به حمایت جدی سازمان شیلات کشور دارد. به گزارش اقتصادسرمآمد، علی رضا شهبازی با ایسنا، اظهار کرد: شهرستان نهاوند به علت اقلیم ویژه و وجود سرباه ها، چشمسها و منابع آبی متعدد بتانسیل بالای برای تولید ماهی سردآبی دارد که متأسفانه بعد از بروز بیماری همه گیر وی ج اس ای این واحدهای تولیدی با مشکلات عدیده ای روبرو شدند. شهبازی ادامه داد: نهاوند دارای تعداد زیادی سایت پرورش ماهی قرل آلاست که متأسفانه ورود بیماری وی ج اس در سال های گذشته باعث شد بیشتر این واحدهای تولیدی از چرخه تولید خارج شوند. وی با اشاره به وجود واحدهای بزرگی مانند مجتمع قرل دانش در نهاوند که ظرفیت تولید پنجاه درصد بچه ماهی مورد نیاز کشور را دارد، تصریح کرد: این مجتمع تولیدی یک امتیاز ویژه برای شهرستان است و این مجتمع تولیدی و سایر واحدهای پرورش ماهی نهاوند برای احیا نیاز به حمایت جدی سازمان شیلات کشور دارند. عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس بیان کرد: دیگر رفع مشکلات مزارع پرورش ماهی شهرستان هبست و اخیرا نیز در دیدار با رئیس سازمان شیلات کشور مشکلات مزارع پرورش ماهی شهرستان را مطرح و خواستار حمایت جدی سازمان شیلات از این واحدها شدم که رئیس سازمان شیلات در این زمینه قول مساعد داد. شهبازی تاکید کرد: امیدواریم هرچه سریعتر مشکلات سایت های پرورش ماهی شهرستان حل شود و این واحدهای مهم تولیدی به چرخه تولید برگردند و با حل مشکل مجتمع قرل دانش نیز قطعاً نیاز کشور به واردات بچه ماهی رفع خواهد شد. نماینده مردم نهاوند در مجلس در ادامه به ساماندهی از مطالبات چندین ساله و به حق مردم این منطقه است که برای این مهم با واحدی معاون وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری دیدار داشتیم و احیا، بازسازی و ساماندهی بافت فرسوده نهاوند خصوصا در منطقه پای قلعه و دو خواهران بررسی و پیگیری شد.

#### اقتصاددریایی



یکشنبه ۱۴ دیهشمت ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۲۷

#### گوناگون

### لایروبی خلیج گرگان پس از اتمام احداث دایک شماره ۱ آغاز می شود

مدیربنادر و دریانوردی استان گلستان گفت: به منظور شروع عملیات لایروبی خلیج گرگان احداث دایک ۱۰۰ هکتاری آغاز شده و لایروبی بعد از اتمام احداث این دایک انجام خواهد شد. به گزارش اقتصادسرمآمد، اله یار اسعدی در مهر اظهار کرد: به منظور شروع عملیات لایروبی خلیج گرگان احداث دایک ۱۰۰ هکتاری آغاز شده و دو دایک دیگر هم احداث خواهد شد.مدیر بنادر و دریانوردی استان گلستان گفت: برای احداث دایک (سد خاکی) در آشوراده، اولین دستگاه مورد نیاز توسط قرارگاه خاتم الانبیاء به منطقه ارسال شده و تجهیزات جدید هم براساس وعده داده شده به تدریج به منطقه ارسال می شود.اسعدی با بیان یان که اولین دایک ۱۰۰ هکتاری است، افزود: پس از پایان احداث دایک شماره یک، عملیات لایروبی در خلیج گرگان آغاز شده و همزمان با لایروبی احداث دایک شماره دو و سه در دستورکار قرار می گیرد.وی با اشاره به اینکه پس از صدور دستور رئیس جمهور، بلافاصله اقدامات تبیین شده به منظور اخذ مجوزهای لازم مدنظر قرار گرفت، عنوان کرد: با توجه به اینکه مسئولیت اجرایی لایروبی خلیج گرگان برعهده سازمان بنادر و دریانوردی گذاشته شده است به منظور تسریع در انجام کار، مطالعات طراحی مهندسی، توسط مهندسان مشاور ذریط و مهندسان مشاور دارای رتبه یک بندرسازی و سازه های دریایی انجام شد و سپس مطالعات طراحی کاتال که باید مصالح حاصل از لایروبی در آن تجمع شود، مدنظر قرار گرفت.مدیر بنادر و دریانوردی استان گلستان ادامه داد: اقدامات، بخشی از فعالیت ها در راستای مصوبه جلسه چهارم مرتبط با این موضوع تبیین شده و حتما باید آنها به موازات توسط دستگاههای ذی ربط انجام شود.وی بیان کرد: در گام اول به عنوان برنامه کوتاه مدت جلوگیری از تشدید خشک شدگی خلیج گرگان در دستورکار قرار دارد و برنامه بلندمدت هم توسط دستگاه های مرتبط انجام خواهد شد.

### فعالان پرورش میگوی بوشهر حمایت می شوند

معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار بوشهر گفت: یکی از مهمترین ظرفیت های این استان پرورش آبزیان است که در راستای توسعه این صنعت، فعالان پرورش میگوی بوشهر حمایت ویژه می شوند. به گزارش اقتصادسرمآمد، علی باستین در نشست با فعالان پرورش میگو اظهار کرد: یکی از مشکلات مهم پرورش هندگان میگو در استان بوشهر بهره اجباری استخرهای پرورش در برابر برخی حوادث بود.وی بیان کرد: هم اکنون با هماهنگی و تدابیر اندیشیده شده این مشکل برطرف و عملیات ذخیره سازی بچه میگو در استخرهای پرورشی این استان آغاز شده است. باستین با بیان اینکه بیمه اراضی پرورش میگو در استان امیدواری و انگیزه بیشتر پرورش دهندگان برای فعالیت بیشتر در زمینه پرورش و ذخیره سازی بچه میگو در استخرها شده است. سال گذشته در سطح ۶ هزار و ۵۸ هکتار ذخیره سازی بچه میگو در استان بوشهر انجام و در مجموع ۲۸ هزار تن میگوی پرورشی از استخرها تولید شد.

### ایجاد نخستین بانک غذای زنده آبزیان در کشور

محققان در یک شرکت دانش بنیان موفق به تولید غذای آبزیان با استفاده از پساب خوجی مزارع پرورش میگو شدند که می توان آن را به عنوان نخستین بانک غذای زنده آبزیان کشور یاد کرد. به گزارش اقتصادسرمآمد، تولید غذای زنده آبزیان از جمله موارد مهمی است که کمک بسیاری به تکثیر و چرخه حیات گونه های مختلف ماهی می کند. این غذاهای زنده، گسترده گی زبای دارند و از جلبک های آب شیرین، جلبک های آب شور، پلانکتون، برخی کرم ها و لاروهای حشرات و ... را شامل می شود. یکی از اهمیت های این غذاهای زنده آن است که این نوع غذا، برای بسیاری از آبزیان مخصوصا در دوران لارو، ضرورت دارد چرا که هم متناسب با اندازه دهان آنها است و هم از قابلیت هضم راحت تری برخوردار است. تولید زیست توده آرتمیا در استخرهای با عایق ژئومیران به صورت مترامک و مدار بسته در جهت تامین امنیت غذایی آبزیان پرورشی، از دیگر کارکردهای این طرح است. تولید بیوس دافنی ماگنا در استخرهای خامی و بتنی با استفاده از پساب خروجی مزارع پرورش ماهی نیز دیگر خدمتی است که با اجرای این طرح محقق شده است.روح الله حبیبی فرد رئیس هیئت مدیره یک شرکت دانش بنیان با بیان اینکه این طرح در بخش کشاورزی، تکثیر و پرورش آبزیان مورد استفاده قرار می گیرد، گفت: از جمله شاخصه های این طرح می توان به تولید غذای آبزیان با استفاده از پساب خروجی مزارع پرورش ماهی و تولید مترامک آرتمیا به دور از منابع آب شور اشاره کرد. وی گفت: اجرای این طرح، نخستین بانک غذای زنده کشور ایجاد شد. در این بانک، انواع غذاهای زنده ذخیره سازی شده است. نمونه های این غذاها خلص سازی شده است و به صورت زنده نگهداری می شوند. بنابراین هر پرورش دهنده ای که نیاز پیدا کند، این غذاها به سرعت در دسترس آنها قرار می گیرد. به گفته وی، با توجه به وجود آب بانک غذای زنده در کشور و با توجه به مشکلات ارز و تحریم، پرورش دهندگان، دیگر نیازی به تهیه آرتمیا وارداتی ندارند.