



با وجود این که بیش از ۱۰ سال از آغاز اجرای طرح دریا در مازندران می گذرد، اما این طرح به دلیل ناسامانی و بالاتر کیفی به خاطر نداشتن متولی خاص و با عدم واگذاری به بخش خصوصی واقعی همچنان اندر خم یک کوچه است و حتی از تأمین ابتدایی ترین نیاز ناچیان در مانده است.

به گفته او، سال گذشته ۳۱۲ نفر توسط ناچیان شهرستان محمودآباد از مرگ حتمی نجات یافتند، ولی باید گفت که نجات جان غریق بدون امکانات کاملاً سخت است و یک ناجی به تنهایی نمی تواند تعداد زیادی غریق را بدون امکانات نجات دهد. توقف یک دهه‌ای طرح دریا در مازندران پشت سد مشکلات اولیه البته گالیه‌ها دارد که کمبود امکانات تنها مختص به یک شهر ساحلی یعنی محمودآباد نیست و وضعیت ناچیان شهرستان های فریدونکنار، بابلسر اگر بدتر از این باشد بهتر نیست و در حال حاضر این کمبودها به قدری در سال های اخیر مشهود بوده که حتی صدای رییس هیات نجات غریق و غواصی استان نیز در آمده است. رییس هیات نجات غریق و غواصی مازندران در گفت و گو با خبرنگار ایرنا نسبت به کمبود امکانات و ناچیان غریق در طرح های سالم سازی سواحل مازندران خور و احتمال وقوع سونامی غرق شدگی مسافران و بومیان در دریا هشدار داد.تقی کریمیان افزود: اگر روال کنونی وجود امکانات ضعیف در طرهای سالم سازی سواحل و کمبود ناچیان غریق ادامه پیدا کند به طور حتم در دوران پساکروناوی و با ورود قابل توجه گردشگران به استان، سونامی غرق شدگی در دریای مازندران را طی تابستان سال جاری در پیش خواهیم داشت. وی نیاز سواحل مازندران را به توجه به اجرای موفق طرح آزادسازی سواحل به دستور رییس جمهوری را یکپار و ۵۰۰ ناجی برشمرد و گفت: ما قریل تأمین این تعداد ناجی را به مسئولان داده بودیم ولی اکنون با در نظر گرفتن نیروی های جمعیت هلال احمر، نیروهای اجرایی فرمانداری ها، بخشدارهای ها، شهرداری ها تنها حدود ۵۵۰ نفر در طرح های سالم سازی سواحل استان فعالیت دارند که با این اعداد و ارقام و این تعداد نیروی انسانی به هیچ عنوان نمی توان نسبت به خدمات رسانی مطلوب به هموطنان اقدامات لازم را انجام داد. کریمیان گفت: بنده به عنوان رییس هیات نجات غریق و غواصی استان در زمان حاضر به هیچ عنوان از امکانات طرح های سالم سازی سواحل مازندران خور رضایت ندارم و این طرح که می بایست تأمین کننده سلامت هموطنان باشد اکنون به مناطق تأمین برای حضور گردشگران در استان تبدیل شده است.

جای خالی بخش خصوصی و جولا نورچشمی ها
همان طور که پیش تر به آن اشاره شد، باوجود این که بارها مسئولان استانی به مشارکت بخش خصوصی به اجرای طرح دریا تاکید کردند اما همچنان این برنامه به سیاست در حد یک شعار و در هاله ای از ابهام مانده است. البته ورود دست و پا شکسته و موردی سرمایه گذار نیز فقط کوه مدت بوده و هر بار پس از اتمام طرح دریا به فراموشی سپرده شد. آخرین بار حدود ۲ میلیارد معاون وقت سیاسی، امنیتی و اجتماعی استانداری مازندران اعلام کرد، بهره برداران اصلی طرح دریا و ساماندهی سواحل، فعالان اقتصادی حاشیه سواحل و شهرداری ها هستند که باید در پرداخت هزینه آن نیز مشارکت کنند. حسین حسن نژاد پرداخت هزینه های طرح سالم سازی دریا از سوی دولت را اشتباه محاسباتی توصیف کرد و گفت: خلأ دولتی در اجرای طرح باید کاهش یابد و لازم است دولت نقش حمایتی و نظارتی خود را داشته باشد. اما حال با گذشت بیش از ۲ سال همچنان واگذاری به بخش خصوصی راه به جایی نبرده و البته اگر هم برده تنها به سود عده ای خاص و درآمدهای آن احصا نشده است. به عنوان مثال بد نیست بدانیم یکی از همین واگذاری ها که همچنان بعد از ۱۵ سال در هاله ای از ابهام قرار دارد اراضی موسوم به خط آهی در بهترین نقطه ساحلی شهر محمودآباد قرار دارد که در سال ۱۳۸۵ برای ساخت مجموعه تفریحی – گردشگری با عنوان « سرزمین رویاها» به سرمایه گذار بخش خصوصی واگذار شد و ولی از آن زمان تاکنون هیچگونه اقدامی صورت نگرفته است. پس از طرح ساخت سرزمین رویاها و شکست ناشی از بی تکلیفی سرمایه گذار، محوطه ساحلی خط آهی در اختیار عده ای قرار گرفت تا با استقرار آن که برای خودشان درآمدزایی کنند که به گفته بومیان منطقه این افراد نورچشمی های برخی مدیران بودند.

صاحبان که ده ها بار قرق کردن بخشی از سساحل، تنها به شرط دریافت ورودی به مسافران و مجاوران حتی ورود به ساحل را می دهند، بدون این که هیچگونه خدماتی به مردم ارائه دهند یا با کمکی برای تأمین مخارج طرح دریا داشته باشند. این که طی این سال ها این افراد به اصطلاح سرمایه گذار چه قدر در آمد بدون پرداخت هزینه کسب کردند، نماد هر چند که این پروژه در حال حاضر در کش و قوس قضایی است ولی در کل باید گفت این که این طرح ها به چه کسانی و با چه اولویت واگذار می شود جای سوال دارد و چه فرصت سوزی عظیمی در سواحل مازندران در حال شکل گیری است که نه تنها از این ظرفیت استفاده نمی شود حتی در تهیه یک سوت هم در مانده است و چشم به منابع دولتی دارد؟ ده های که در سواحل نحوه واگذاری های آنان برای همه سوال برانگیز شود و حتی ورودی هایی که در پارکینگ ها گرفته می شود مشخص نیست پول آن به جیب چه کسی می رود و یا در کجا استفاده می شود. اخیراً نیز دریافت ورودی ۱۵ هزار تومانی در سواحل بابلسر بحث برانگیز شده است و این شائبه به وجود آمده است که این مبلغ دریافتی کجا و چگونه هزینه می شود.

خدماتی که ارائه نمی شود اما کتنور میاندازد
طی سال های اخیر شهرداری ها به عنوان بزرگ ترین رقیب اجرای واقعی طرح دریا شناخته می شوند. به زبان دقیق همواره شهرداری ها بخش درآمدزای طرح دریا را که همان دریافت ورودی باشد، در انحصار خود داشته و فقط قسمت های کمتر درآمد زا را در اختیار بخش خصوصی قرار می دهند که این مسئله مانع از ورود جدی سرمایه گذاران بخش خصوصی شده است. شهردار بابلسر چندی پیش در گفت و گو با یک رسانه محلی اعلام کرد که چهار میلیارد تومان برای پاکسازی سواحل هزینه می شود و ورودی ۱۵ هزار تومانی برای پارک خودروها در خیابان های منتهی به سواحل بابلسر فقط در زمان اجرای طرح دریا دریافت می شود در مقابل خدمات ناچیز است. معجد صیادیان افزود: در بابلسر ماهانه از پارکینگ های منتهی به سواحل بابلسر حدود ۹۵۰ میلیون تومان است که بخش زیادی از این وجوه صرف راه اندازی طرح های سالم سازی دریا و برگزاری جشن های متعددی مانند جشن یادباکها و مجسمه های شنی می شود. به گفته وی ف پنج طرح سالم سازی دریا امسال در نوار ساحلی بابلسر با حضور هشتاد ناجی غریق در حال اجرا می باشد و با ایجاد فضای سبز، نصب میز و نیمکت، تعبیه سیستم روشنایی و سرویس بهداشتی، راه اندازی بخش امکانات به مسافران خدمات رفاهی می دهد و برای اجرایی ایسن طرح ها بیش از ۲۰۵ میلیارد تومان هزینه شده است و شهرداری برای پاکسازی و سالم سازی سواحل سالانه حدود چهار میلیارد تومان هزینه می کند. بررسی خبرنگار ایرنا و پرس و جو از ناچیان غریق در بابلسر نشان می دهد که از این مبلغ دریافتی چیزی در بابلسر هیات نجات غریق قرار نمی گیرد و برای تأمین ادوات مسورد نیاز ناچیان هزینه نمی شود و صرفاً این هزینه برای پاکسازی ساحل می باشد. شاید به همین علت باشد و اوضاع در این بخش همواره پاشنه آشیل طرح دریا بوده که زمینه را برای فرار از مسئولیت و رفتارهای سیلغی ای متولیان و دستگاه های مرتبط فراهم می کند. ایرنا

گزارش

بخش پایدانی

توقف یک دهه‌ای طرح دریا در مازندران پشت سد مشکلات اولیه



گروه اقتصاد دریا – صنعت بانکرینگ
مربوط به دریانوردی در جهان است و نقش مهمی در اشتغال، امنیت حمل و نقل دریایی، فروش سوخت و خدمات کشتیرانی شامل تأمین ابزار و قطعات، تعمیر، تأمین آب و غذا، تعویض خدمه و ... دارد چرا که این خدمات را در کنار بنادر، اسکله ها یا حتی میان دریا، برای کشتی ها و شناورها فراهم می کند.

به گزارش اقتصادسرامد، اهمیت این صنعت در ایران که با تحریم های سنگینی در حوزه های مختلف دست و پنجه نرم می کند، چندین برابر حد معمول است؛ زیرا می تواند سبب بازدارندگی از اعمال تحریم های پیشتر و حتی کاهش تحریم های فعلی شود. یعنی تقویت سیستم عرضه مستقیم سوخت به کشتی ها از طریق این صنعت، می تواند کشور را تا حدودی از فروش نفت خام بی نیاز کند. به همین دلیل، با توسعه بانکرینگ می توان عملاً تحریم های نفتی را بی اثر کرده و ارزش بیشتری وارد کشور کرد در کشورمان، انجمن صنعت بانکرینگ از سال ۹۴، زیر نظر اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، فعالیت خود را آغاز کرده و در حال حاضر، هشت عضو دارد که تمامی فعالان این صنعت در کشور را شامل می شود. صنعت بانکرینگ از معدود صنایع در کشور است که تمامی فعالان آن را بخش خصوصی تشکیل می دهند و اکنون هیچ شرکت فعالی در زمینه بانکرینگ در کشور وجود ندارد که عضو انجمن بانکرینگ نباشد. شرکت های بانکرینگ، یک حجم سرمایه گذاری ۱۴ هزارمیلیارد دلاری را برای توسعه زیرساخت های لازم انجام داده اند که البته شامل آمار سرمایه گذاری های دو سال اخیر و شیوع کرونا نیست. پس از آن، میزان این سرمایه گذاری ها بسیار بیشتر شده است. این سرمایه گذاری ها نیز عمدتاً شامل احداث مخازن، خرید شناورها، احداث زیرساخت های لازم بندری و همین طور احداث زمین که سازان بنادر و دریانوردی متولی آن است، می شود. بیش از ۸۰ درصد حمل و نقل جهان از طریق مبادلات دریایی است و هر کشتی نیز بسته به اندازه آن، به طور

برایی نخستین نمایشگاه تجهیزات ایمنی آب ها در بندر خرمشهر

نخستین نمایشگاه عمومی تجهیزات تخصصی اداره ایمنی و حفاظت دریایی بندر و دریانوردی مناسب هفته دریانوردی برپا شد. به گزارش اقتصادسرامد، در این نمایشگاه بخشی از تجهیزات قسمت های هیدرگرافی، علامت کمک ناوبری و تجسس و نجات دریایی عرضه شد. این تجهیزات در راستای بررسی ایمنی دریانوردان و شناورهای مترو در آبراه های تحت حاکمیت بندر خرمشهر استفاده می شوند. در حاشیه مراسم بزرگداشت روز دریانورد در بندر خرمشهر معاون دریایی سازمان بنادر از نمایشگاه تجهیزات تخصصی اداره ایمنی و حفاظت دریایی بندر خرمشهر نیز بازدید کرد. مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در حاشیه این نمایشگاه از رتبه نخست بندر خرمشهر در مباحث آب شناسی و ایمنی آبراهه خبر داد و گفت: خرمشهر یکی از بهترین بنادر در زمینه هیدروگرافی است و چندی پیش شناور اماراتی غرق شده در عسلویه توسط تیم هیدروگرافی بندر خرمشهر پس از دو هفته در عمق ۷۰ متری پیدا شد. نورالله اسعدی هدف از برپایی این نمایشگاه را نمایش توان و تخصص بندر خرمشهر در زمینه هیدروگرافی برشمرد و افزود: این نمایشگاه اولین نمایشگاه هیدروگرافی در بندر خرمشهر است و تجهیزات خوب هیدروگرافی و تخصص موجود در این زمینه در بندر خرمشهر در این دو روز به نمایش گذاشته شده است.

تعلل مسئولان کار دست بانکرینگ داد، «اقتصاد سرامد» گزارش می دهد

حذف سهم ۵۰درصدی ایران از بانکرینگ منطقه



متوسط، روزانه میان ۱۰ تا ۷۰تن مصرف سوخت کرده و ارزش بیشتری وارد کشور کرد در کشورمان، انجمن صنعت بانکرینگ از سال ۹۴، زیر نظر اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، فعالیت خود را آغاز کرده و در حال حاضر، هشت عضو دارد که تمامی فعالان این صنعت در کشور را شامل می شود. صنعت بانکرینگ از معدود صنایع در کشور است که تمامی فعالان آن را بخش خصوصی تشکیل می دهند و اکنون هیچ شرکت فعالی در زمینه بانکرینگ در کشور وجود ندارد که عضو انجمن بانکرینگ نباشد.

شرکت های بانکرینگ، یک حجم سرمایه گذاری ۱۴ هزارمیلیارد دلاری را برای توسعه زیرساخت های لازم انجام داده اند که البته شامل آمار سرمایه گذاری های دو سال اخیر و شیوع کرونا نیست. پس از آن، میزان این سرمایه گذاری ها بسیار بیشتر شده است. این سرمایه گذاری ها نیز عمدتاً شامل احداث مخازن، خرید شناورها، احداث زیرساخت های لازم بندری و همین طور احداث زمین که سازان بنادر و دریانوردی متولی آن است، می شود. بیش از ۸۰ درصد حمل و نقل جهان از طریق مبادلات دریایی است و هر کشتی نیز بسته به اندازه آن، به طور

به شرایط طبیعی است که بنادر ما ایجاد کرده اند، اما شرایط تحریمی و به طور ویژه، چالش هایی که این صنعت دارد، جذابیت های سرمایه گذاری بخش خصوصی برای توسعه بانکرینگ در ایران را از بین برده است.

الزام قانون در توسعه بانکرینگ نادیده گرفته شد

عابدی در بخش دیگری از سخنانش خود منظور از چالش ها را، چالش هایی دانست که دستگاه های اجرایی و سیاست گذار ایجاد کرده اند و گفت: الزام قانونی در مورد صنعت بانکرینگ در قوانین ایران وجود دارد یکی مربوط به مساهه ۱۳۱ قانون برنامه پنجم توسعه کشور می شود و دیگری، بند «ب» ماده ۴۸ لایحه برنامه ششم توسعه است. این دو الزام، می توانست زمینه مورد نیاز برای توسعه این صنعت را فراهم کند، اما با این وجود، نوانسیسم به سهم توسعه ای و تعریف شده خود از این صنعت در منطقه به رسمیت به رغم الزامات قانونی که بیان شد، این صنعت فاقد متولی است. بند «ب» مساهه ۴۸ لایحه برنامه ششم توسعه، به طور کلی دولت را مکلف به توسعه بانکرینگ کرده به شکلی که علاوه بر رشد سالیانه حداقل ۱۰ درصد، در پایان این برنامه، ایران حداقل به ۵۰ درصد سهم منطقه برسد. منتهی، وقتی دستگاه اجرایی ذیربط در دولت توسط قانون مشخص نشده، اشتغنی در سیاست گذاری و اجرا و حتی نظارت اتفاق می افتد. زیرا مجلس نیز نمی تواند مدت بدنه دولت را مؤاخذ کند که چرا به این سهم تعیین شده نرسیده ایم؟! به همین دلیل، انجمن صنعت بانکرینگ کشور، شروع به تدوین یک آیین نامه اجرایی برای این بند قانونی کرده به باید با همکاری دستگاه ذیربط مثل وزارت نفت و وزارت راه و شهرسازی نهایی شود. به طور کلی تدوین آیین نامه اجرایی برای تقویت توسعه ای کشور ضروری است اما در هیچ یک از این دو وزارتخانه، اولویتی برای بانکرینگ در نظر گرفته نشده است. متأسفانه در این میان مسئولیت بانکرینگ را نه وزارت راه می پذیرد و نه وزارت نفت و هر یک در سرازیدن از قبول مسئولیت، دلایل خود را دارند که تنها موجب شده ما به سهم واقعی خود در بانکرینگ منطقه دست پیدا نکنیم.

برگزیده ها

سازمان شیلات ایران اعلام کرد صید ۲۰هزار و ۵۳۳کیلوگای دریای خزر



سرپرست معاونت صید و بنشادر و ماهیگیری سازمان شیلات ایران از صید ۲۰ هزار و ۵۳۳ کیلوگام در آب های دریای خزر خبر داد. به گزارش اقتصادسرامد، مسید مصطفی بهشتیان با اشاره به ثبیت ذخایر ماهیان کبکلا طی سال های اخیر از صید ۲۰ هزار و ۵۳۳ تن از آب های دریای خزر توسط صیادان استان های گیلان و مازندران خبر داد. سرپرست معاونت صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه سال ماقبل آن ۲۰ هزار و ۱۳۸ تن کیلوگام ماهی از دریای خزر صید شده بود، یادآور شد: بنابراین تفاوت رقم صید دو سال گذشته حدود ۵۵ تن بوده است. وی خاطرنشان ساخت: با توجه به وجود تفاوت بسیار اندک میان صید کبکلا ماهیان دریای خزر طی سال های اخیر، می توان به این نتیجه رسید که میزان ذخایر این گونه نازشمند در دریای خزر به ثبیت رسیده است. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با اشاره به فعالیت ۷۴ فرزند شاور صیادی کبکلاگیر در آب های دریای خزر، عنوان کرد: از این میزان ۳۰ فرزند شاور به استان گیلان و ۴۴ فرزند شاور به استان مازندران اختصاص دارد. به گفته بهشتیان، هر ساله سهم صید کبکلا ماهیان دریای خزر توسط صیادان استان مازندران در مقایسه با صیادان استان گیلان بیشتر است. به گفته سرپرست معاونت صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، بیش از ۹۰ درصد کیلوگای صید شده در دریای خزر متأسفانه به مصرف بودر ماهی می رسد. وی بیان داشت: از آنجا که کبکلا ماهیان در اعماق بیش از ۴۰ متر صید می شوند لذا خاصیت غذایی بسیار بیشتری در مقایسه با سایر آبزیان حتی ماهیان استخوانی برخوردارند، اما متأسفانه به دلیل عدم آگاهی عموم مردم از این امر قیمت کبکلا همچنان پایین است. بهشتیان با اشاره به اینکه می توان با فراوری ماهیان کبکلا و ایجاد تنوع غذایی با استفاده از این محصول مششترانی بیشتری پیدا کرد، ادعان داشت: در سال های اخیر تلاش شکل های صیادی بر افزایش مصرف انسانی کبکلا ماهیان است تا سود بیشتری عاید صیادان شود. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه از سال ۷۹ و ورود مهاجم شانه دار به آب های خزر شاهد کاهش چشمگیر ماهیان کبکلا بودیم، اظهار داشت: این گونه شانه دار با از بین بردن غذای اصلی ماهیان کبکلا باعث کاهش ذخایر این گونه ماهیان با ارزش دریای خزر شد. به گفته وی، در راستای حفظ ذخایر کبکلا ماهیان دریای خزر، کبکلاگیران استان های مازندران و گیلان در فصل بهار جهت تازآوری به صید این گونه اقدام نمی کنند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی پوشهر آمادگی کامل برای پشتیبانی حداکثری از جام جهانی قطر در بخش مسافرو کالا



مدیرکل بنادر و دریانوردی پوشهر اعلام کرد: بخش دریایی پایانه مسافری بین المللی دریایی پوشهر با پایان مراد ماه سال جاری به بهره برداری می رسد. به گزارش اقتصادسرامد، محمد شکیبی نسب درباره آخرین اقدامات صورت گرفته در بندر پوشهر به منظور پشتیبانی از جام جهانی ۲۰۲۲ فوتبال در قطر، با اشاره به فعالیت ۲۴ ساعته برای آماده سازی بخش دریایی پایانه مسافری بین المللی دریایی پوشهر، اظهار داشت: این پایانه تا پایان مراد ماه سال جاری به بهره برداری می رسد و علاوه بر این، بخش خشکی پایانه شامل سالن مسافری هم تا پایان مهرماه سال جاری آماده بهره برداری خواهد بود. وی ادامه داد: استفاده از اسکله LNG و هتل ۵ ستاره نخل به عنوان ظرفیت موجود در بندر گنگان نیز یکی از گزینه های پیش رو در دست بررسی است تا شاهد جابجایی مسافران از این طریق به بندر دوحه باشیم. مدیرکل بنادر و دریانوردی پوشهر با بیان اینکه در بخش مسافر، کالا و تجهیزات باید تقاضا مورد بررسی قرار گیرد، عنوان کرد: شناورهای و رسو پسنجر امکان جابجایی کالا و مسافر را خواهند داشت و علاوه بر این، درخواست هایی از سوی کشتی های کروز به منظور فعالیت طول بازه زمانی جام جهانی ارائه شده است. شکیبی نسب با اشاره به اینکه درخواست فعالیت کشتی های کروز در حال بررسی و اطلاعات کشتی ها در حال اخذ است، اظهار داشت: برخی از فعالان اقتصادی قصد دارند کشتی های خارجی را به صورت چارتر اجاره کنند تا در طول جام جهانی فعالیت کرده و در خط کشتیرانی پوشهر دوحه اقدام به فعالیت و جابجایی مسافر کنند. وی با تاکید بر اینکه به منظور فعالیت هر چه بهتر در راستای پشتیبانی از جام جهانی ۲۰۲۲، قطر، زیرساخت های دریایی مناسب را در بندر پوشهر تأمین می کنیم، بیان کرد: در حوزه شناور علاقمند به فعالیت حداکثری بخش خصوصی هستیم و پیش بینی می کنیم تا پایان مهر ماه سال جاری اولین سفر دریایی از پوشهر به دوحه انجام شود. مدیرکل بنادر و دریانوردی پوشهر افزود: شناورهای و رسو پسنجر از شرایط بسیار خوبی برخوردار هستند و در حال آماده کردن مقدمات برای تردد یک شناور و رسو پسنجر در طول دوران برگزاری جام جهانی فوتبال در مسیر پوشهر- قطر هستیم. شکیبی نسب با اشاره به اینکه بر اساس توافقات ایجاد شده از طرف مدیر عامل و اعضای هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی با کشور قطر، همزمان از ظرفیت شناورهای ستنی به منظور صادرات و جابجایی مواد غذایی به قطر استفاده خواهیم کرد، گفت: تنها مساله در مورد جابجایی مواد غذایی از طریق شناورهای ستنی مربوط به قرنطینه نباتی و استاندارد است و با لحاظ این موارد مشکلی وجود نخواهد داشت و در حال حاضر بندر الویس آماده پذیرش بزرگ ترین دریاچه زمین به اتصال آن با دریا وابسته است.



آغاز تولید خاویار در خوزستان راه اندازی دو واحد پرورش میگو در هندپجان

مدیرکل شیلات خوزستان با اشاره راه اندازی دو واحد پرورش میگو در هندپجان گفت: کار پرورش و رهاسازی بچه ماهی خاویار در دو منطقه دزفول و گوند در حال اجرا است. به گزارش اقتصادسرامد، فتح الله ابوعلی در جمع جمع نگاران به اشاره به ظرفیت های آبیزی پروری در استان خوزستان عنوان کرد: خوزستان شرایط بسیار خوبی در حوزه شیلات به ویژه در آبیزی پروری جایگاه ویژه ای دارد. وی از رتبه اول خوزستان در حوزه آبیزی پروری کشور خبر داد و افزود: با توجه به طرح های آبیزیان در خوزستان در سنوات گذشته که در دست اجرا و مطالعه است، امید می رود که در آینده ای نزدیک نیز جایگاه اول تولید آبیزیان را در کشور کسب کنیم. مدیرکل شیلات خوزستان به اشاره به تولید و پرورش آبیزیان در استان گفت: در این راستا طرحی نیز برنامه ریزی شده تا با استفاده از ظرفیت های فعلی خوزستان، تولید آبیزیان در این استان را یک میلیون قطعه آبیزی حوزه شیلات بیان کرد: این استان در شرایط اقلیمی متفاوت از جمله مناطق سردسیر و گرمسیر و حتی در حوزه آب های شیرین و شور توانایی پرورش ماهی های گرمایی، زالو و جلبک را دارد. مدیرکل شیلات خوزستان افزود: در زمینه پرورش ماهی در غیر از آب های شیرین به پرورش ماهی در قفس رسیده ایم و امیدوار هستیم که در سال جاری نیز اولین قفس دریایی وارد آب شود. ابوعلی با اشاره به تولید ماهی خاویار در خوزستان گفت: این استان در زمینه تولید خاویار شرایط بسیار خوبی را دارد و از این و کار پرورش و رهاسازی بچه ماهی خاویار در دو منطقه دزفول و گوند در حال اجرا است. وی راه اندازی دو واحد پرورش میگو در شهرستان هندپجان خبر داد و بیان کرد: مساحتی به میزان یک هزار و ۵۰۰ هکتار برای پرورش آبیزیان را در خوزستان در نظر گرفته شده که ۳۹۸ هکتار آن در ۲۶ روز آینده بهره برداری می رسد و باقیات سال های آینده به بهره برداری خواهد رسید. مدیرکل شیلات خوزستان تاکید کرد: هر جا که آب باشد می توان آبیزیان را تولید کرد حتی اگر آن نقطه دبی آش یک متر باشد.

۲۶ تیرماه: آخرین مهلت ارسال مقاله به چهاردهمین همایش بین المللی سواحل: بنادر و سازه های دریایی

آخرین مهلت برای ارسال مقالات به چهاردهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی ۲۶ تیر ماه اعلام شده. به گزارش اقتصادسرامد، چهاردهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی با هدف ایجاد فضای مناسب جهت بحث و تبادل نظر و انتقال تجربیات میان متخصصین، دست اندرکاران داخلی و خارجی و اطلاع از آخرین دستاوردهای علمی، فنی و اجرایی و تأکید بر ارتقاء سطح مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی، از ۱۱ تا ۱۹ آبان ماه سال جاری توسط سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می شود. علاقه مندان می توانند چندین مقالات خود را به حداکثر تا تاریخ ۲۶ تیر ماه از طریق پایگاه اینترنتی همایش، به نشانی <https://icopmas.pmo.ir> ارسال کنند. همجورای همایش شامل ۵ بخش هیدرونیامیک و رسوب، مدیریت سواحل و بنادر، مهندسی بندر و سازه های ساحلی و محیط زیست دریایی و ایمنی است.

پهلویگیری ۷۰ کشتی کالاهای اساسی در بندر امام خمینی

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان گفت: از ابتدای امسال تا دهم تیر در مجموع ۷۰ فرزند کشتی اقیانوس پیمای حامل کالاهای اساسی (تهادهای دامی و غلات) در بندر امام خمینی پهلو گرفتند. به گزارش اقتصادسرامد، بهرورز آقایی افزود: این کشتی حامل چهار میلیون تن کالاهای اساسی بوده که همه این کالاهای در این مجتمع بندری تخلیه شده است. وی گفت: هم اکنون حدود دو میلیون تن کالاهای اساسی در بندر امام خمینی وجود دارد که برنامه آن برای حمل به سراسر کشور در حال انجام است. آقایی افزود: هم اکنون روزانه بیش از یک هزار دستگاه کامیون و تریلر، کالاهای اساسی را از بندر امام خمینی به سراسر کشور حمل می کنند. این تعداد مجموع واردات کالاهای اساسی از بندر امام خمینی به ۱۷ میلیون تن رسید که نسبت به سال ماقبل آن ۲۱ درصد افزایش داشت. حدود ۸۰ درصد حجم کالاهای اساسی مورد نیاز کشور از طریق بندر امام خمینی وارد کشور می شود. ظرفیت تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیر نفتی در بندر امام خمینی ۵۰ میلیون تن در سال است. این بندر راهبردی دومین بندر عملیاتی و فعال کشور پس از بندر شهید رجایی در استان هرمزگان است.

بیش از ۸۰۰ هکتار محصول زیر کشت و آماده برداشت در معرض تلفات

مدیرکل شیلات هرمزگان در بازدید از مجتمع های پرورش میگو خسارت دیده در زلزله اخیر هرمزگان گفت: خسارات وارده به مجتمع پرورش میگو سبیه خوش بسیار سنگین است و بیش از ۸۰۰ هکتار محصول زیر کشت و آماده برداشت در معرض تلفات است. به گزارش اقتصادسرامد، عبدالرسول دریایی افزود: در بررسی های اولیه تیم اعزامی شیلات هرمزگان به مناطق زلزله زده تخریب شدید دیواره استخرهای پرورش میگو، تخریب کامل کانال آب رسان مزعه، تخریب شدید ورودی و خروجی استخر، تخریب شدید ایجاد شکلهای بزرگ در کلیه مزاع، تخلیه و آب بردگی خروجی ها، افتادن بالغ بر ۲۰ یه برق و ... مشخص گردید. او تصریح کرد: بدلیل تخریب شدید دایکها و خروجی ها امکان برداشت در حال حاضر وجود ندارد و در بررسی اولیه سیاحت دو هزار و ۴۰۰ هکتاری سبیه خوش بین ۸۰ تا ۱۰۰ درصد آسیب دیده است. دریایی خاطر نشان کرد: در همان ساعات اولیه ستاد بحران شیلات با حضور مدیر کل، معاونین و مسئولین شهرستانی در محل مجتمع تشکیل و پیگیری لازم جهت تأمین برق و ماشین آلات در حال انجام است.