

روسیه اجازه افزایش ناوگان دریایی ایران در خزر را نمی دهد



عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل ونقل اظهار داشت: روسیه اجازه افزایش ناوگان دریایی کشورمان در دریای خزر را نمی دهد. باید توجه داشته باشیم که کشتی متعلق به ناوگان ایران باید از دریای سیاه وارد خزر شود و باید از ولگا-دن عبور کنند چراکه سطح آب خزر ۲۸ متر و سطح آب دریای سیاه پایین تر است. اما روس ها خطی را در این مسیر راه اندازی کردند و با ۷ درچه ایحداث شده توانستند سطح آب این مسیر را هم تراز دریای خزر کنند که این مسیر به طور انحصار در اختیار روسیه است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد،مسعود دانشمند درباره همکاری های ایران و روسیه و اثرگذاری آن در عملکرد بنادر شمالی کشورمان به ایننا اظهار داشت: عمده بار در بنادر شمال توسط کشتی های روسی جابه جا می شود و اگر بخواهیم عملکرد بنادر شمالی را افزایش دهیم باید بر روی تقویت پسگرد این بنادر سرمایه گذاری شود.وی ادامه داد: در حال حاضر ۴ پست اسکله در بندر انزلی، ۲ پست اسکله در بندر کاسپین، ۲ پست اسکله در بندر نوشهر، ۲ پست اسکله در بندر فریدون کنار و ۶ پست اسکله در بندر امیرآباد فعال است و جمعا ۱۶ پست اسکله در بندر شمالی کشورمان وجود دارد که اگر از تمام این اسکله روزانه ۱۰۰۰ عملیات انجام شود، روزانه ۱۶ هزار تن کالا جابه جا می شود که در حالت خوشبینانه ۳۶۵ روز سال به عدد ۷ میلیون تن می رسیم که اگر آن را به ۷ میلیون تن هم افزایش دهیم باز هم این ظرفیت اسمی عدد قابل توجهی محسوب نمی شود.عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل ونقل با اشاره به افزایش توافق با روسیه برای حمل ۱۰ میلیون تن کالا گفت: با توجه به ظرفیت بنادر شمالی کشورمان، به چه منطق و اساسی درباره افزایش حمل کالا از بنادر شمالی صحبت می کنند.

واقعیت این است که اگر خط منظم کشتیرانی هم در این مسیر وجود داشته باشد، بنادر شمالی کشورمان ظرفیت حمل بار بیش از این اعداد و ارقام را ندارند و گر نه که روس ها به صورت مرتب در این مسیر در تردد هستند. دانشمند با تاکید بر اینکه روس ها نرخ حمل بار در مسیر دریای خزر را تعیین می کنند، اظهار داشت: قیمت گذاری در دریای خزر در اختیار روس ها است چراکه اکثریت کشتی های فعال در منطقه متعلق به روس هاست و در برآورد قیمت ها، هزینه ها و زمان های رفت و برگشت را بر گشت و برای مثال عدد ۴۵ دلار را اعلام می کنند در حالی که قیمت واقعی حمل هر تن کالا در این مسیر ۱۷ دلار بیشتر نیست و ما هم امکان اعتراض نداریم چراکه قیمت گذار روسیه است.وی افزود: از سوی دیگر قیمت ها به طور مداوم در حال تغییر است و صاحبان بار اطلاع دقیقی از قیمت های حمل در فته های آینده را ندارند و همچنان روند کار در بنادر شمالی به این شکل است که بدون برنامه ریزی دقیق برای برای حرکت بدون نظم کشتنی ها تجمع می شود و با روند هیچ تجارتی شکل نمی گیرد. این فعال حوزه حمل و نقل با بیان اینکه از آنجایی که عمده ناوگان در اختیار روس ها است نرخ حمل بار را هم روسیه تعیین می کند، ادامه داد: روسیه اجازه افزایش ناوگان دریایی کشورمان در دریای خزر را نمی دهد. باید توجه داشته باشیم که کشتی متعلق به ناوگان ایران باید از دریای سیاه وارد خزر شود و باید از ولگا-دن عبور کنند چراکه سطح آب خزر ۲۸ متر و سطح آب دریای سیاه پایین تر است. اما روس ها خطی را در این مسیر راه اندازی کردند و با ۷ درچه ایحداث شده توانستند سطح آب این مسیر را هم تراز دریای خزر کنند که این مسیر به طور انحصار در اختیار روسیه است. دانشمند گفت: اگر بخواهیم چند فروند کشتی از بندرانه و یونان خریداری و وارد کنیم باید از روس ها اجازه بگیریم تا از کانال ولگا-دن عبور کند. از سوی دیگر باید توجه داشته باشیم که افزایش ناوگان ایرانی در دریای خزر درآمد های روسیه را تحت تاثیر قرار می دهد و هر چند روس ها در ظاهر هیچ مخالفتی با افزایش ناوگان ایرانی ندارند. اما در عمل اجازه کار به کشتی های ایرانی را نمی دهند به طوری که صاحب بار از قبل باید حمل بار با کشتنی ایرانی را اعلام کرده باشند و به تایید مقامات محلی روسیه برسد تا اجازه ورود کشتی و تخلیه بار داشته باشند و این فرایند بروکراسی بسیار پیچیده ای دارد، از این رو ترجیح بر این است که از ناوگان روسی و با مدیریت روس ها برای جابه جایی بار استفاده شود.

عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل ونقل با اشاره به هزینه خرید ناوگان دریایی اظهار داشت: قیمت کشتی هایی که در خزر کار می کنند، حداکثر ۵ میلیون دلار است و دولت ایران اگر ۱۰ فروند کشتی خریداری کند برای آن، ۵۰ میلیون دلار عددی نسبتا کم موضوع مهم این است که باید روس ها اجازه دهند که این کشتی ها وارد بندر آستاراخان شوند و مخالفت خود را هم به ایجاد تاخیر در ورود کشتی ها و بهلولد آنها نشان می دهد و در این زمینه باید حوزه خزر بسیار متفاوت از بنادر جنوبی هستند.

وی با اشاره به ظرفیت بنادر شمالی ایران و روسیه گفت: به بنادر شمال ایران و به بنادر روس ها ظرفیت بالا و کانالی ندارند به طوری که آستاراخان ۹ بندر فعال است که در مجموع بین ۳۰ تا ۴۰ پست اسکله تخصصی در این بنادر فعال هستند. حداکثر ظرفیت بنادر شمال هم ۷ میلیون تن است اما علت اینکه بنادر شمالی ظرفیت بالایی ندارند، ضعیف بودن پسگردانه ها بوده است. عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل ونقل ادامه داد: در حالی که باید بر روی تقویت پسگردانه ها تمرکز شود، به فاصله ۵ کیلومتری از بندرانزلی، بندر کاسپین را احداث کردند در حالی که با این هزینه باید صرف تقویت و توسعه ترنیت های بندر انزلی می شد و مسیر جاده ای این بندر ارتقا پیدا می کرد.دانشمندافزود: بندر امیرآباد ۲ پست اسکله دارد اما جاده دسترسی ندارد و برای دسترسی این بندر به ترنیت فقط جاده فیروزکوه گزینه مورد استفاده است. قرار بود خط آهنی از گر مسار تا امیرآباد با سرمایه گذاری چینی ها ساخته شود که فقط در حد کاغذ باقی ماند.وی تاکید کرد: اگر معجزه و شود، همین اسمال خط آهن رشت –انزلی به بهره برداری برسد به دلیل مشکلاتی مانند عدم ظرفیت خطوط، کمبود واگن و سرعت بسیار پایین، نمی توان از این راه آهن هم بهره برد. راه آهن تهران – بندرعباس که از گذشته وجود داشته، مگر چه میزان حمل بار را جابه جا می کند؟ وزن بار جابه جا شده در کشور با راه آهن در حال حاضر نزدیک ۱۵ درصد است و مابقی بار از طریق کامیون جابه جا می شود و دلیل عدم تمایل به استفاده از حمل ریلی بار، تک خطه بودن راه آهن است. عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل ونقل گفت: صاحب بار حتی اگر هزینه حمل دربیست در این مسیر را بپردازد، تا یک هفته بار در مسیر است چراکه باید در ایستگاه ها برای تردد قطار رو به رو مدام متوقف شود و همین تک خطه بودن عامل تاخیر در مسیر بار است. دانشمند گفت: برای افزایش چند برابر فعالیت بنادر باید پس گرانه ها را تقویت کنیم و برای بندری مانند نوشهر که جاده و راه آهن ندارد، کاربری تجاری فایده ای ندارد.وی اشاره به پتانسیل های بندر آستارا که به دلیل مشکلات زیر ساختی این بندر مغفول مانده، اظهار داشت: بندر آستارا در اختیار بخش خصوصی است اما به دلیل ضعف زیرساختی این بندر، تلاش های بخش خصوصی نتیجه قابل توجهی ندارد. این بندر با مشکل عدم لایروبی مواجه است و دستگاه لایروبی مناسب در این بندر وجود ندارد در حالی که ساحل بندر آستارا سنگی است، لایروب لجن کش را به کار گرفته اند و همین باعث عدم استفاده از فرصت های این بندر شده است. عضو هیات مدیره کانون موسسات حمل ونقل گفت: بندر آستارا یک فرصت بسیار خوبی برای افزایش حمل بار به اقیم کردستان از مسیر اردبیل است و در حال که اقیم کردستان خواستار افزایش همکاری های تجاری و ارسال بار شده اما امکانات و زیر ساخت های حمل و نقلی نداریم.



تذکر دوم برای مجری طرح ساحل سی سنگان در راه است

معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استاندار مازندران گفت: اولین تذکر به مجری طرح ساحل سی سنگان داده شد که باید اصلاحات صورت گیرد ولی اقدامات انجام شده به اندازه کافی نبود و تذکر بعدی را خواهیم داشت.به گزارش اقتصاد سراسرآمد، روح الله سلگی معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استاندار مازندران با اشاره به بازدید از ساحل سی سنگان به اتفاق فرماندار نوشهر، گفت: گزارشی داشتیم که دریافت مبالغ از شهروندان بدون ارائه خدمات بوده، به همین دلیل مهلت ۷۲ ساعته دادیم تا سریعاً این موضوع مورد پیگیری قرار گیرد.وی با بیان اینکه دریافت مبالغ در مناطق گردشگری و ساحلی باید در ازای ارائه خدمات باشد، افزود: در صورت مشاهده موارد خلاف این موضوع حکم مجری طرح لغو می شود.معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استاندار مازندران بیان کرد: مجری سی سنگان قرارداد ۲۰ ساله دارد که در صورت عدم انجام تعهدات با سه بار تذکر قرارداد لغو می شود. سلگی اضافه کرد: اولین تذکر داده شد که باید اصلاحات صورت گیرد ولی توضیحات و اقدامات انجام شده به اندازه کافی نبود و تذکر بعدی را خواهیم داشت.وی در پایان گفت: موضوع مهم باید مجریان طرح ها باشند زمینه استفاده مردم از مواهب دریا فراهم شود و در صورت گزارش در این زمینه برخورد جدی در دستور کار داریم.

#خلاقیّت #شهر-بندر #معماری #هویت، «اقتصاد سراسرآمد» بررسی می کند

خلاقیّت واژه‌ای مهجور در معماری محل تلاقی شهر با بندر



▲ خطوط قرمز بیانگر اراضی غیر فعال شهر در محدوده محل تلاقی میان شهر با بنادر بوشهر، آبادان، نوشهر و انزلی

بلکه آگاهی لازم از چگونگی کارکرد های شهر با بندر در میان مهندسین مشاور کشور نیز یافت نمی شود.
ساختار انحصاری: ساختار انحصاری از ورود مهندسین مشاور معمار و معماران شهری به حوزه بندری از یک سسو و عدم توجه و آگاهی مقامات شهری به ظرفیت های بالقوه حد فاصل شهر با بندر که قابلیت تبدیل به محیط پویا، اقتصادی و سرزنده به واسطه تقویت پیوند آب با زندگی مردم دارد و موجب ارتقای کیفیت نظام متعدد شهر بندر در معماری جهان است. اما متأسفانه در هیچ یک از دانشگاه های کشوری در شهر بندرهای ایران به شمار می رود.

به پوشش نیازهای یکدگر ی طی نموده اند. اگر پیامد فوق را به عنوان فرض دوران صنعتی شدن بنامیم، غفلت حداقل قیم نر اخیر برنامه ریزان و سیاستگذاران شهری و بندری در کشورمان از انفصال شهر با بندر را نیز در دو مقوله «فقدان دانش و فناوری روز» و «ساختار انحصاری در ورود به حوزه شهر- بندر» می توان جستجو کرد. فقدان دانش و فناوری روز: بررسی ادبیات نظری و تجربی از ارتباط میان شهر با بندر گویای بیش از چهار دهه از دانش غنی نظری و تجربه عملی متعدد شهر بندر در معماری جهان است. اما متأسفانه در هیچ یک از دانشگاه های کشوری در شهر ها کلاس درسی با عنوان شهر بندر وجود ندارد،

امروزه بیش از هر زمان دیگری محدوده های بنادر نیازمند توجه مقامات شهری و معماران به عنوان پیشران تفکر انتقادی و مبتکرانه است. بدون استثنا، محدوده های محل تلاقی شهر- بندرها در تمامی شهرهای بندری ایران به محیطی فرسوده، متروکه و غاری از کسب و کار فعال شهری تبدیل شده اند. تصویر زیر گویای محل تلاقی شهر -بندر چهار شهر بندری کشور پایداری در زنجیره اقتصاد شهری و سرزندگی از طریق صنایع خلاق و نوآورانه است که در نتیجه هر مزاد و همراه یکدیگر شکل گرفته و توسعه یک مکان نوآورانه اقتصادی با تجمع افراد مستعد و خلاق کارآفرین در صنایع مرتبط با حمل و نقل دریایی پدید می آورد.

برگزیده ها

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر اعلام کرد برقراری خط کشتیرانی بین بندر خرمشهر و بندر ابوفلوس در دستور کار



مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر از تصمیم مسئولان سازمان بنادر با تاکید بر لزوم استفاده از ظرفیت ساحل اروندرود برای استفاده تورهایی گردشگری راهیان نور، مذاکرات با طرف عراقی را جهت ایجاد یک خط کشتیرانی بین بندر خرمشهر و بندر ابو فلوس در این کشور، مثبت ارزیابی کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد،نواب اسعدی مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با بیان اینکه یادگارهای دوران دفاع مقدس در مسیر اروندرود و در مجاورت ساحل آن فراوان است و سنگرهای بثنی و گوله های اصابت شده به آنها همچنان دست نخورده باقی مانده است، گفت: ما می توانیم از طریق گردشگری دریایی در این رودخانه برای اردوهای راهیان نور و حتی گردشگران عادی، برنامه ریزی داشته باشیم و با زنده کردن خاطرات آن دوران، در این زمینه ما ایجاد جاذبه کنیم.وی افزود: البته این به معنای این نیست که ما می خواهیم وارد جزیره ام الرصاص در عراق بشویم بلکه در امتداد ساحل و در مسیر کشتیرانی خودمان از مناظر دوران دفاع مقدس در این منطقه استفاده می ریم. و درواقع گردشگران یک بازدید آبی از آنجا خواهد داشت.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با اشاره به وجود اسکله در ساحل اروند رود در خرمشهر و بیان این مطلب که با داریم در اروند صغیر در جزیره مینو هم یک پست اسکله گردشگری ایجاد کنیم، درباره احتمال ایجاد خط کشتیرانی بین ایران و عراق در این منطقه هم گفت: برای ایجاد یک خط کشتیرانی بین خرمشهر و بندر ابو فلوس عراق مذاکراتی را انجام داده ایم و عراقی ها را هم متقاعد به ایجاد این خط کرده ایم اما هنوز اقدام عملی در این رابطه صورت نگرفته است.اسعدی با تاکید بر اینکه ما چه در زمینه استفاده از سالن مسافری، چه در زمینه بهره برداری از اسکله و چه در زمینه خدمات دهی به کشتی های که بایند در این خط فعالیت کنند، آمادگی هر گونه همکاری را داریم. درباره کاربری خط کشتیرانی مذکور هم عنوان کرد: فاصله بندر خرمشهر تا بندر ابو فلوس عراق حدود ۹مایل دریایی است و چنانچه یک خط کشتیرانی بین این دو بندر ایجاد می شود، می توان از آن در طول سال و به ویژه برای جابه جایی زائران در ایام اربعین استفاده کرد.وی با اشاره به سفری که اخیرا در قالب هیئتی برای انجام مذاکرات با طرف عراقی به این کشور داشته است، افزود: طرف عراقی را برای ایجاد این خط کشتیرانی متقاعد کردیم و به منظور تأمین زیرساخت مناسب از جمله سالن مسافری و تأکید ما بر این موضوع، طرف عراقی یک ساختمان از قبل آماده را برای همین منظور اختصاص داد.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزرخبرداد نرخ حمل کانتینری کشتیرانی دریای خزر افزایش نمی یابد



مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر گفت: در راستای کمک به توسعه تجارت با روسیه در سال جاری تعرفه حمل کانتینری را افزایش نمی دهیم، به گزارش اقتصادسراسرآمد، کاپیتان داوود آبدار تقی در کارگاہ بین المللی آموزش تجارت با روسیه گفت: علی رغم افزایش هزینه های ناوگان، در جهت کمک به توسعه تجارت با روسیه تصمیم برای افزایش نرخ کانتینر در سال جاری نداریم. وی این اقدام را در راستای مسئولیت ملی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بسرائی کمک به رونق اقتصادی کشور دانست و افزود: کشتیرانی دریای خزر همواره نرخ خدمات را بر اساس تقاضا نامه همکاری با سازمان توسعه تجارت، در هماهنگی با این سازمان تعیین می کند.تقی از جمله اقدامات مهم کشتیرانی دریای خزر در جهت رونق تجارت از دریای خزر را نهادینه سازی حمل کانتینری در این دریا اعلام کرد و گفت: تا دو سال قبل حمل کانتینری در بندر شمالی تقریباً وجود نداشت، اما کشتیرانی دریای خزر با کمک گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سال ۹۹ به این سو مجموعاً ۱۱ هزار TEU کانتینر را از دو نوع خشک و یخچالی فعال ساخته است.وی در رابطه با توسعه تجارت با روسیه نیز خاطرنشان کرد: طی سال گذشته به صورت TEU هزار ۵۱ هزار تن کالای داخلی صادراتی را در بندر ماسحاج کالا تخلیه کرده ایم و ضمن اینکه خطوط منظم کانتینری را در مسیر این بندر فعال ساخته ایم.مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر در بحث تقویت ناوگان نیز تصریح کرد: ساخت چهار فروند کشتی به صورت دو فروند رورو و دو فروند جنرال کارگو ۳۰۰۰ تنی را به یاردهای داخلی سفارش داده ایم که طی دو سال آینده با تحویل هر فروند، تعداد بیشتری نیز سفارش خواهیم داد؛ همچنین به دنبال خرید چند فروند شناور از روسیه هستیم که فعلاً مذاکرات در این زمینه ادامه دارد.وی یکی از ملزومات مهم توسعه تجارت با روسیه را در تقویت حمل و نقل ترکیبی دانست و افزود: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۱۲۰۰ واگن ملکی و توان صدور برنامه های ریلی جاده ای در کنار در اختیار داشتن راهبری بندر سالیانکدا در روسیه، قادر است به صورت DOOR to DOOR کالا را در مقصد روسیه و یا از مبدأ آن کشور تحویل داده و یا تحویل بگیرد که با این اقدام استفاده بیشتر از کانتینر نیز به کشتی رور- و اتکا به مرزهای کشورهای دیگر نیز تا حد زیادی کاهش می یابد.



یکشنبه۲ مرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۹

صدور مجوز بهره برداری از نخستین حوضچه صیادی مردمی ساز در استان بوشهر

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: مجوز بهره برداری از نخستین حوضچه صیادی مردمی این استان واقع در روستای جزیره جنوبی بندرریگ شهرستان گناوه صادر شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکیبی نسبت اعلام کرد: حوضچه صیادی روستای جزیره جنوبی با مدیریت دهیار فسال و پر تلاش آن (محمود تادار) و حمایت های سازمان شهرداری و دهیاری های کشور، کمک های مالی ساکنان و قایق داران، احداث شده است. وی یادآور شد: در ساخت این حوضچه، فرآیندهای قانونی رعایت شده و مجوز احداث و بهره برداری از سازمان بنادر و دریانوردی دریافت شده است.شکیبی نسب گفت: در جریان سفر معاون امور دریایی و مشاور مدیرعامل سازمان بنادرو دریانوردی کشور به روستای جزیره جنوبی بخش ریگ شهرستان گناوه، تأمین ایمنی تردد شناورهای حوضچه بندر صیادی این منطقه به عنوان مطالبه مهم مردمی در دستور کار اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر قرار گرفت. مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر افزود: در این ارتباط پس از انجام تشریفات لازم، ۵ دستگاه چراغ دریایی سبز و قرمز چشمک زن روی بیکن های شمالی و جنوبی این حوضچه نصب شد تا ایمنی شناورهای ورودی به حوضچه مردمی ساز روستای جزیره بخوبی تأمین شود.روستاهای جزیره جنوبی و شمالی بندرریگ شهرستان گناوه یکی از مناطق و قطب صیادی استان بوشهر است.تیمرها درآمد ساکنان این ۲ روستا شغل صیادی است که از گذشته دور تاکنون ماندگار است و نزدیک به ۱۰۰ درصد جمعیت آنها به این حرفه مشغول هستند و زنان نیز شوهران خود را در امر صیادی کمک می کنند.

ضرورت ایجاد راه آهن زاهدان – چابهار برای اتصال بندر شهید بهشتی به شبکه ریلی
استاندار سیستان و بلوچستان گفت: با توجه به ظرفیت مرز و امکان تجارت و ترانزیت یکی از ابر پروژه های کشور در استان راه اندازی راه آهن چابهار به زاهدان است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین مدرس خیابانی در نشست بررسی مشکلات راه آهن استان اظهار کرد: ایجاد راه آهن زاهدان – چابهار به اندازه انتقال آب از دریای عمان اهمیت دارد.وی افزود: این طرح به جهت ایجاد گردیدور ریلی شرق کشور، اتصال بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان تنها بندر ترانوسی کشور به شبکه ریلی، کمک به توسعه ساحل مکران از طریق ایجاد ارتباط ریلی، اتصال شناورهای آسیای میانه و افغانستان به آب های آزاد اقیانوسی و ایجاد بستر مناسب برای توسعه و رشد اقتصادی منطقه اهمیت فراوانی دارد.استاندار سیستان و بلوچستان تصریح کرد: ضرورت بهره برداری حداکثری از سواحل گسترده موجود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان به عنوان تنها کشور خاورمیانه با این پتانسیل، استفاده از سواحل دریای عمان و بندر چابهار برای امور بازرگانی تجاری و تبادل کالا، تاکید و عنایت ویژه مقام معظم رهبری (مدظله العالی) بر اهمیت راهبردی و استراتژیک و سواحل مکران و بندر چابهار به لحاظ اقتصادی نظامی و فرهنگی همچنین حمایت دولت از تأمین زیرساخت ها و فعالیت های اقتصادی در خلیج فارس و دریای عمان به ویژه منطقه مکران متناسب با مزیت های منطقه ای را می توان از عوامل مورد اهمیت این طرح نام برد.وی ادامه داد: یکی از ضرورت های استان پهناوری چون سیستان و بلوچستان ایجاد ریل راه آهن است.مدرس خیابانی خاطر نشان کرد: از زاهدان تا خاش ۷ ایستگاه راه آهن وجود دارد و ۱۶۸ نفر نیرو در حال جذب و آموزش هستند.وی با بیان اینکه قدیمی ترین ریل کشور راه آهن زاهدان به میرجاده است، تصریح کرد: زاهدان بعد از تکمیل خط آهن چابهار به زاهدان به یک چهارراه ریلی تبدیل خواهد شد.

امسال ۴ هزار تن میگو در کمیشان تولید می شود

طی جلسه ای با حضور سرپرست اداره کل شیلات گلستان مسئولین مراکز فرآوری آبزیان استان، ظرفیت های این مراکز جهت فرآوری محصول میگوی تولید شده در مجتمع پرورش میگوی کمیشان بررسی شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهندس اسماعیل جباری در این جلسه با بیان اینکه مجتمع پرورش میگوی کمیشان بعد از پشت سر گذاشتن دو سال پرورش بدون بروز بیماری امسال به عنوان مجتمع پاک فعالیت دارد، گفت: به یاری خدا و با همت همه دست اندرکاران، بحران بیماری لکه سفید پشت سر گذاشته شد و امسال مجتمع پرورش میگوی کمیشان به عنوان یک مجتمع پاک عمل ذخیره سازی بچه میگو را در تراکم نرمال به پایان رسانده است.وی افزود: طبق پلن بینی های انجام شده امسال ۴ هزار تن میگو در استان تولید شود که مراکز فرآوری استان باید ظرفیت و آمادگی فرآوری این مقدار محصول را داشته باشند.وی با بیان اینکه با تمام تسوان از ورود بیماری به مجتمع پرورش میگو کمیشان جلوگیری می کنیم، خاطر نشان کرد: متأسفانه در حال حاضر بعضی از مزارع در برخی استان ها درگیر بیماری شده اند. اما در مجتمع پرورش میگو کمیشان قوانینی از سوی دامپزشکی استان جهت ورود و خروج ها وضع شده تا از ورود هرگونه بیماری به مجتمع جلوگیری کرد.سرپرست اداره کل شیلات گلستان گفت: پرورش دهنگان هر چه سریعتر قراردادهای لازم را جهت فرآوری محصول خود با مراکز فرآوری استان منعقد کنند. چرا اینکه برون انجام شده این و واگن های سردخانه دار نیز توسط طرف آنها در اختیار قرار خواهد گرفت و به زودی با کسب کد های صادراتی، محصول میگوی استان از مرز اینچه برون به کشورهای آسیای میانه و اوراسیا صادر می گردد.