

صید فیل ماهی ۲۰۰ کیلویی توسط ماهیگیران گلستانی



مدیرکل شیلالت گلستان گفت: ماهیگیران شرکت های پره گلستان در آخرین روزهای مجاز صید، یک قطعه فیل ماهی ۲۰۰ کیلویی صید کردند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، اسماعیل جباری در گفتگو با خبرنگاران اظهار کرد: صیادان پره گلستانی در آخرین روزهای فصل صید سال جاری، یک قطعه فیل ماهی ماده ۲۰۰ کیلویی صید کردند.

مدیرکل شیلالت گلستان گفت: این ماهی، پس از صید با احتیاط کامل برای مولدگیری به مرکز تکثیر و بازسازی ذخایر زنتیکی ماهیان خاویاری شهید مرجانی منتقل شد. وی ادامه داد: صیادان پره استان براساس وظیفه مندی خود و همچنین رسالت شیلالت مبنی بر بازسازی ذخایر ارزشمند ماهیان خاویاری دریای خزر، همواره در فصل صید ماهیان خاویاری استاندارد و غیراستاندارد اسیر شده در تور ماهیگیری خود را در دریا رهاسازی یا به مرکز بازسازی ذخایر ماهیان خاویاری شهید مرجانی تحویل می‌دهند.

بر اساس این گزارش خاویار از گران‌ترین غذاهای جهان است و ماهیان خاویاری از خانواده تاس ماهیان از جمله گونه‌های آبرزی هستند که با توجه به قدمت آنها به عنوان فسیل‌های زنده شناخته می‌شوند.

قفس‌های پرورش ماهیان دریایی

در بندر بحرگان هندبچان مستقر شدند

رئیس گروه پرورش ماهی در قفس شیلالت خوزستان، از استقرار قفس‌های پرورش ماهیان دریایی در بندر بحرگان هندبچان خبر داد.

به گزارش رسانه‌سراسرآمد، کامبیز شهنشی عباس زاده در گفت‌وگویی رسانه‌ای از استقرار قفس‌های پرورش ماهیان دریایی در بندر بحرگان هندبچان خبر داد و بیان کرد: در هفته جاری ۲ قفس به فاصله ۶ مایلی نوار ساحلی بندر بحرگان نصب شده و آماده ذخیره‌سازی بچه ماهی هستند. رئیس گروه پرورش ماهی در قفس شیلالت خوزستان افزود: جانمایی مکان‌های مناسب برای استقرار قفس‌های پرورش ماهیان نقش بسیار مهمی در توسعه آبرزی‌پروری و موفقیت در سرمایه‌گذاری دارد. وی بیان کرد: در فاز نخست این طرح ظرفیت تولید سالانه ۵۰۰ تن ماهی دریایی در قفس پیش‌بینی می‌شود و تسهیلات بانکی به سرمایه‌گذار برای تأمین بچه ماهی و تجهیزات لازم پرداخت شده است.

رئیس گروه پرورش ماهی در قفس شیلالت خوزستان عنوان کرد: به دلیل محدودیت منابع آب شیرین، تمایل و توجه به استفاده از آب دریا برای توسعه آبرزی‌پروری معطوف شده است. عباس زاده اضافه کرد: انتقال دانش فنی آبرزی‌پروری دریایی به خوزستان، دستیابی به تولید انبوه ماهیان با ارزش دریایی و تأمین گوشت ماهی مورد نیاز، ایجاد اشتغال در شهرهای ساحلی، جلوگیری از صید غیرمجاز، ایجاد ارزش‌آوری، بازسازی ذخایر ماهیان دریایی و کاهش فشار در برداشت ذخایر طبیعی و جذب سرمایه‌گذاران در راستای فعالیتی نوین و سودآور از مهم‌ترین اهداف اجرای طرح پرورش ماهیان دریایی در قفس به شمار می‌رود.

اجرای طرح‌های گردشگری شیلالتی

در شورابیل

مدیرکل شیلالت استان اردبیل گفت: با اجرای طرح‌های گردشگری شیلالتی در منطقه شورابیل می‌توان به توسعه پایدار این منطقه کمک کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمداله‌بخش در جلسه بررسی فرصت‌های سرمایه‌گذاری شیلالتی در مجموعه تفریحی و گردشگری شورابیل اظهار کرد: به منظور هم‌افزایی و انجام فعالیت‌های مشترک شیلالتی در منطقه گردشگری شورابیل با توجه به توانمندی‌ها و ظرفیت‌های موجود برای تحقق سیاست‌ها و برنامه‌های شیلالتی در حوزه‌های مختلف نشست مشترک با مسئولان این منطقه بکر گردشگری برگزار می‌شود.

وی با بیان اینکه طرح‌های گردشگری شیلالتی می‌تواند به عنوان راهبردی جدید، نقش مهم و سازنده‌ای در توسعه پایدار معیشتی ایفا کند، خاطر نشان کرد: ایجاد طرح گردشگری شیلالتی در منطقه توریستی شورابیل با توجه به ظرفیت‌های خدادادی در این منطقه می‌تواند در جذب گردشگران داخلی و خارجی مؤثر بوده و این امر دستیابی به توسعه پایدار را امکانپذیر می‌کند.

مدیرکل شیلالت استان اردبیل گردشگری شیلالتی را یکی از بخش‌های کارآمد صنعت شیلالت استان اردبیل دانست و گفت: استان اردبیل با دارا بودن اراضی مستعد آبرزی‌پروری، مزایع پرورش ماهی و دریاچه‌های طبیعی، ظرفیتی بی‌نظیر در حوزه گردشگری را دارا است که با احداث طرح‌های جدید در این مجموعه‌ها، شاهد رونق این بخش خواهیم بود.

بنادر به بخش خصوصی واگذاری می‌شوند ؟ اقتصادسراسرآمد گزارش می‌دهد

بخش خصوصی بی نصیب از توسعه بندر چابهار!



بسیار از کشورها به عنوان یکی از راه حل های صحیح و علمی است. علمی کردن ساختار اقتصادی جامعه کاهش بوجه و افزایش کارایی و تجهیز منابع مالی دولت را شامل می‌شود. اهداف خصوصی سازی بنادر مانند بسیاری از موارد دیگر نشان دهنده روندهای اجتماعی سیاسی و اقتصادی است که مبتنی بر واگذاری نهادهای اقتصادی به بخش خصوصی و تمرکززدایی و مشارکت مردم در فعالیت های تولیدی و خدماتی است.

از طرف دیگر خصوصی سازی به عنوان یکی از راه حل های اصلاح ساختار اداری کشور در راستای بهتر کردن عملکرد سازمان ها مطرح است. پس از ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و توجه به خصوصی سازی، سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی مکلف شدند بخشی از نقش‌ها و وظایف خود را به بخش خصوصی واگذار کنند و شکل‌گیری بنادر خصوصی در کشور بر اساس همین سیاست از اوایل دهه ۸۰ آغاز شد. اما به استثنای تعداد کمی، بنادر دیگر هنوز به بخش خصوصی واگذار نشده و به رغم تمامی توصیه های بالادستی این مهم صورت واقعیت کامل به خود نگرفته است.

چرا از همراهی در توسعه بنادر ایران خودداری می‌شود

این فعال رسانه با اشار به محدود بودن تحرکات اقتصادی و بانکی کشور به دلیل تحریم ها در سال‌های متمادی، گفت: کشورها نیز به همین علت از همراهی در بنادر یا ایران رویگردان هستند و اگر کشوری مانند هند ابراز تمایل در توسعه بندر چابهار می‌کند، قطعاً امتیازات خاص خود را طلب می‌کند.

سوادکوهی با بیان این مهم که ترجیح هند به بخش خصوصی قطعاً همخوانی خواسته‌های دو طرف در قرار داد چابهار بوده است، افزود: با این وصف بخش خصوصی ما در توسعه بندار کشور هیچ وقت فرصت عرض اندام پیدا نخواهد کرد.

بکارگیری خصوصی سازی به عنوان یکی از سیاست های اداری اقتصادی دولت هنگامی موفق و موثر – خواهد بود که با ساختار سازمان ها همسو باشد.

در سال‌های اخیر خصوصی سازی بنادر هر چند بسیار محدود در

سازی» به هر گونه انتقال فعالیت از بخش عمومی به بخش خصوصی اشاره دارد. سرمایه گذاری در بنادر مقوله بسیار پرهزینه‌ای است که متأسفانه در ایران بخش خصوصی رشد یافته‌ای که بتواند به طور کامل این وظیفه را انجام دهد، وجود ندارد و به همین دلیل هم اکنون در حال طی مراحل انتقال هستیم . بنادر ما با توجه به ماهیت دو گانه حاکمیتی و تصدی اقتصادی فعالیت‌های بندری و دریایی و نقشی که دولت در این زمینه و مالکیت و مدیریت آنها بر عهده دارد، همواره با شرایط خاص و متفاوتی نسبت به سایر نگاهاهای اقتصادی دولتی که در فهرست برنامه خصوصی‌سازی قرار گرفته‌اند، مواجهه بوده‌اند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، در نبود قوانین و مقررات مورد نیاز بر پیچیدگی این امر افزوده و ضروری است ضوابط شفافی در مطابقت با قوانین فرادستی و شرایط روز اقتصاد ملی و ملاحظات جهانی شدن، وضع شود و به حیطه اجرا درآید، تا علاوه بر منافع عمومی، جاذبه‌های فعالیت بخش خصوصی با کارکردی بین‌المللی در آن حفظ شود. برای خصوصی‌سازی بنادر تجاری کشور، ظرفیت‌های حقوقی خاصی در دسترس نیست اما مشکلات و موانع پیش‌رو کدامند. هر چند مقررات موجود، زمینه‌های لازم را برای فعالیت بخش خصوصی در بنادر تا حدودی فراهم کرده است، اما با استمرار حضور دولت در این فعالیت‌های تصدی‌گرایانه اقتصادی و به‌رغم توسعه روش‌ها و ابزارهای خصوصی‌سازی در آنها، هنوز با توجه به طبع انحصاری بنادر، ظرفیت‌های لازم برای فعالیت های مبتنی بر آزادسازی و مقررات‌زدایی همراه با اصلاحات ساختاری که از مقدمات خصوصی سازی این مراکز مهم اقتصادی و در عین حال حاکمیتی است، فراهم نیست.

همین موارد باعث شده تا بنادر کشور ما جز تعداد کمی از آنها با موفقیت در توسعه همراه نباشند و یا ناگزیر در همراهی با خارجی ها در آنها باشیم که آنها نیز به بهانه تحریم ها، از عمل به تعهدات خود دوری کنند. یکی از این بنادر با موقعیت عالی، بندر چابهار است که به رغم اعلام آمادگی بخش خصوصی ایرانی، به هر دلیلی قرار داد توسعه آن با هند امضاء شد.

سه‌م دولت از همراهی بخش خصوصی در توسعه بنادر

فرزین سوادکوهی، فعال رسانه در اینباره به روزنامه اقتصادسراسرآمد، گفت: واقعیت این است که ساختار نظام اقتصادی ایران رویکرد مثبتی نسبت به بخش خصوصی در واگذاری بنادر ندارد.

وی با بیان این که بخش خصوصی به معنای واقعی کلمه در ابتدا کسب سود خود را در نظر دارد و لذا ارزش افزوده اولیه نصیب سرمایه‌گذار خواهد شد، هر چند سه‌م دولت نیز در این انعقاد قراردادها دیده می‌شود.

تبادل تجاری شرط همراهی توسعه بندر چابهار

سوادکوهی با اشاره به این که بخش خصوصی رغبت چندانی برای سرمایه گذاری داخلی ندارد و چنین است که فرار سرمایه از کشور را شاهد هستیم و گفت: کشورهای خارجی نیز در صورتی امکان سرمایه‌گذاری را برای ما ایجاد می‌کنند که مسیر تبادل تجاری برای آنها به کشور باز باشد که سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار (که هنوز اقدامی در این بخش نکرده) نیز از این قاعده تبعیت می‌کند.

فراخوان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به تاجار برای حمل بار صادراتی به ونزوئلا به کشتی‌ها



گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به تأکیدات مقام معظم رهبری در بیانات نوروزی مبنی بر ضرورت توجه ویژه به بازارهای آفریقایی و توسعه تجارت با آفریقا، اعلام کرد: ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

مصمم‌تر از گذشته نسبت به تداوم خط منظم حمل بار صادراتی به ونزوئلا و سایر کشورهای آفریقایی در سال ۱۴۰۲ اقدام خواهد کرد و آمادگی کامل برای حرکت سومین کشتی به مقصد بنادر ونزوئلا در اردیبهشت ماه سال جاری را دارد.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، در راستای تأکیدات مقام معظم رهبری در بیانات نوروزی ایشان در حرم مطهر امام رضا (ع) مبنی بر ضرورت توجه ویژه به بازارهای آفریقایی و توسعه تجارت با آفریقا، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۲ مصمم‌تر از گذشته نسبت به تداوم خط منظم حمل بار صادراتی به ونزوئلا و سایر کشورهای آفریقایی اقدام خواهد کرد. بر این اساس، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با فعال سازی خط منظم حمل بار صادراتی از ایران به مقصد ونزوئلا از سال گذشته به صورت اعزام کشتی هر سه ماه یکبار، این آمادگی را دارد تا مطابق با برنامه از پیش تعیین شده و در راستای اجرایی نمودن منویات مقام معظم رهبری، نسبت به اعزام سومین کشتی این خط در اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۲ اقدام نماید. همچنین این شرکت با دارا بودن امکانات حمل و نقل جاده‌ای و ریلی، قادر است محمولات صادراتی را به طور مستقیم از درب کارخانه‌های تولیدی در اقصى نقاط کشور به مقصد تعیین شده حمل نماید.

بر این اساس، خط مذکور با نرخ‌های کرایه رقابتی و برنامه سفر منظم، تاکنون دو سفر به انجام رسانده و شناور سوم نیز قرار است اواسط اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۲ به مقصد ونزوئلا اعزام گردد. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن امکانات حمل و نقل چندوجهی اعم از جاده‌ای و ریلی این آمادگی را دارد تا خدمات حمل محمولات صادراتی ایران را به طور مستقیم از درب کارخانجات واحدهای تولیدی در اقصى نقاط کشور، به مقاصد تعیین شده اعزام نماید و با تاجار، فعالان اقتصادی و صاحبان بار در زمینه تناژ و کرایه حمل، رایزنی‌هایی صورت دهد تا در نهایت، حمل بار به مقصد این کشور، برای فعالان اقتصادی مقرون به صرفه گردد.