

بازگشت ناوگروه ۹۰ نیروی دریایی به کشور ناوگروه ۹۰ نیروی دریایی ارتش پس از ۸۴روز دریانوردی به کشور بازگشت. به گزارش اقتصادسراسرآمد، دریادار بابک بلوچ معاون هماهنگ کننده نیروی دریایی در مراسم استقبال از کارکنان ناوگروه ۹۰ نیروی دریایی با تاکید بر قدرت و نقش تعیین کننده نیروی دریایی در صیانت همه جانبه از منافع ملی گفت: در راستای تأمین امنیت دریایی و حفظ و حراست از ناوگان تجاری، نیروی دریایی ارتش با انجام عملیات های پی در پی و مستمر دریانوردی تلاشسی خستگی ناپذیر و بی وقفه دارد.

وی افزود: ناوگروه ۹۰ با انجام دریانوردی در محدوده خلیج عدن و دریای سرخ ضمن اسکورت و پشتیبانی از یگان‌های شنساور تجاری حدودی و یگانه که در منطقه حضور دارند نسبت به تأمین امنیت کلیه خطوط مواصلاتی اقدام کرده است.دریادار بلوچ خاطر نشان کرد: عرصه دریا و دریانوردی با تحریم ها و به چالش کشیدن جمهوری اسلامی برای ما محدود نخواهد ماند و تاریخ گواه روشنی بر این ادعاست.

معاون هماهنگ کننده نیروی دریایی تصریح کرد: امروز توسعه پایدار و بازسازی کار به نحو شایسته در کنار آموزش‌های نوین و کاربردی نیروی دریایی ارتش، توان رزم و اقتدار این نیروی راهبردی را بیش از پیش ارتقا داده است.

سند اتلافی احیای جزیره آشوراده
تنظیم شد
سند اتلافی احیای جزیره آشوراده با هدف اجرای طرح طبیعت گردی، احیا و بازسازی روستا، استفاده از ظرفیت آبی‌ری‌پروری تنظیم شد.
سند اتلافی احیای جزیره آشوراده با حضور استاندار گلستان، نماینده مردم غرب استان و مدیر عامل صندوق ملی محیط زیست با هدف اجرای طرح طبیعت گردی، احیا و بازسازی روستا، استفاده از ظرفیت آبی‌ری‌پروری توسط شیلات، استفاده از ظرفیت اردوگاه آموزشی و دسترسی به جزیره تنظیم شد.

سند اتلافی دستگاه‌های مرتبط با احیای جزیره آشوراده تنظیم شد و هر دستگاه موظف است مأموریت‌های محوله در راستای اجرای طرح طبیعت گردی، احیا و بازسازی روستا، استفاده از ظرفیت آبی‌ری‌پروری توسط شیلات، استفاده از ظرفیت اردوگاه دانش آموزی و دسترسی به جزیره را بر اساس مجوزهای صادر شده پیگیری و اجرا کند.بر اساس این سند، هر دستگاه وظایف محوله را باید با تاکید بر معیشت پایدار، طبیعت گردی و آبی‌رروری اجرایی کند.

استاندار گلستان در این جلسه گفت: تمامی اقدامات باید با توجه به مباحث زیست‌محیطی، مجوزهای صادر شده و قوانین و مقررات موجود باشد.علی محمد زنگانه‌افزود: بهره‌برداري پایدار و جوامع محلی با رویکرد طبیعت گردی و آبی‌رروری از احیای جزیره آشوراده باید بر جسته دیده شده و در اولویت قرار گیرد.

اکرانوپلان؛ هیولای دریای کاسپین

اکرانوپلان نوعی وسیله نقلیه دریایی و پرنده است که با بهره‌گیری از اثر متقابل سطح با فاصله کمی از سطح آب و با سرعت بالا به پرواز درمی‌آید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، اکرانوپلان مدل کام-، موسوم به «هیولای دریای کاسپین» مجهز به ده موتور جت بزرگترین اکرانوپلانی است که تاکنون ساخته شده است. از این اکرانوپلان ساخت شوروی سابق تنها ۱ دستگاه کامل شد و هیولای دریای کاسپین نام گرفت.(سال ۱۹۶۶)

به گزارش پارسینه ،اکرانوپلان نوعی وسیله نقلیه دریایی و پرنده است که با بهره‌گیری از اثر متقابل سطح با فاصله کمی از سطح آب و با سرعت بالا به پرواز درمی‌آید و روی بالشتکی از هوا بر فراز آب می‌خزد. سازمان بین‌المللی دریانوردی اکرانوپلان را در زمره کشتی‌ها طبقه‌بندی کرده است.

اکرانوپلان یکی از تسلیحات نامتعارف شوروی در جنگ سرد بود، برای نخستین بار بطور گسترده در نیروی دریایی شوروی بکار گرفته شد و یکی از اسرار مهم نظامی اتحاد شوروی به شمار می‌رفت، بطوریکه سرویس‌های اطلاعاتی ایالات متحده مدت‌ها در مورد ماهیت این ماشین‌های غول‌آسا دچار سردرگمی بودند علاوه بر این شش موشک کروز پی ۲۷۰ هم برای حمله به سواحل دشمن قبل از پیاده کردن تجهیزات در ساحل حمل می‌کرد که خیلی جالب هستند. پشت خروجی‌های تیوب موشک‌ها روی سقف با مواد جاذب حرارت و مقاوم در برابر دماهای بالا پوشش‌انده شده بود. از دهه ۱۹۸۰ تا اواخر دهه ۱۹۹۰ توسط نیروی دریایی شوروی و روسیه استفاده می‌شد که در نهایت بازنشست شد.



گروه دانش دریا – امید اسماعیلی –
بخش آبی‌ری‌پروری همواره به عنوان عامل انعکاسی در توسعه و عملکرد بهتر در عملیات‌مدیریتی، برنامه‌های اجرایی و نظام دستورالعمل‌های کار، روش‌های استاندارد، مدارک و توانایی ردیابی و ثبت کردن نقش مؤثر و حساسی داشته است.

روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد در راستای بالا رفتن دانش دریایی مخاطبان اقدام به انتشار کتب مرتبط با حوزه‌های دریایی می‌کند، یکی از این کتاب‌ها درخصوص بیمه آبی‌ری‌پروری است که چند سالی است که در کشور ایران شکل گرفته و امید می‌رود صنعت بیمه حوزه پرورش آبی‌زبان را جد تحت پوشش خود قرار دهد.

در نوشتار این کتاب سعی شده است یافته‌ها و تجربیات دیگر کشورهای ساحلی یا شیلات محور را به شما خوانندگان و مخاطبان گرامی منتقل کنیم، در همین رابطه کتابی تحت عنوان مروری بر موقعیت کنونی بیمه آبی‌ری‌پروری در دنیا که نوشته رامبون ون آن‌روی است و توسط صندوق بیمه کشاورزی در ایران ترجمه شده است را مرور کرده در همین رابطه می‌خوانیم:

بیمه آبی‌ری‌پروری ابزاری جهت (پشتیبانی) اداره و مدیریت خطرات احتمالی برای آبی‌ری‌پروری می‌باشد. این نشریه قصد دارد تا نگاهی اجمالی به موقعیت کنونی بیمه ذخایر آبی‌ری‌پروری در سرتاسر جهان داشته باشد. هفت نهاد شامل: آسیا، چین، اروپا، آمریکای شمالی، اقیانوسیه، آمریکای جنوبی و ساحارا(بیابانی در آفریقا) مشخصات جغرافیایی را در ارتباط با بیمه ذخایرس آبی‌ری‌پروری ارائه کردند. کتاب همچنین خلاصه‌ای از این اطلاعات و مباحث را به همراه نتایج و توصیه‌های واضح در سطح مختلف جهت افزایش همکاری بیمه ذخایرس آبی‌ری‌پروری با مدیریت دشسوار و توسعه بخش آبی‌ری‌پروری ارائه کرده است.

سازمان طرح و امنیت صیادی

این کتاب در خصوص بیمه آبی‌ری‌پروری توسط: دکتر دیومن

رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس:

مجلس دنبال ممنوعیت دائمی صید ترال صنعتی است



رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس با بیان این که داستان غارت آبی‌زبان کشور تمام شده است، گفت: این فراکسیون به دنبال ممنوعیت دائمی صید ترال صنعتی در کشور است و با قاطعیت تمام این موضوع را دنبال می‌کند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سمیه رفیعی در پاسخ به طومار صدها نفر از جامعه صیادان جنوب کشور به

این فراکسیون که در آن خواستار توقف دائمی صید ترال صنعتی شده بودند، با تاکید بر این که این فراکسیون به طور جدی درخواست صیادان محلی را پیگیری می‌کند تاکید کرد: توقف دو ساله صید ترال که با نظر مثبت رئیس جمهوری انجام شد، نقش بسیار موثری در حفظ ذخایر آبی‌زبان جنوب کشور و معیشت مردم محلی داشته است. وی با بیان این که باید فعالیت‌های اقتصادی با ظرفیت سرزمینی کشور متناسب باشد تا شاهد تخریب و نابودی محیط زیست نباشیم گفت: پیش از ممنوعیت صید ترال در کشور شاهد نارضایتی‌های بسیاری از سوی جامعه صیادی محلی بودیم و متأسفانه جaro کردن تمام منابع آبی‌ری‌ دریا توسط کشتی‌های صید ترال فانوس ماهیان موجب شده بود که ضمن نابودی ذخایر آبی‌زبان کشور، سفره مردم نیز خالی شود به شکلی که بسیاری از آنها در تماس‌های مکرر با فراکسیون محیط زیست مجلس اعلام می‌کردند که شغل و معیشت آنها عملاً از بین رفته است. به گفته رفیعی، کشتی‌های صید ترال تخریب محیط زیست را طوری وارونه به اسم اشتغال زایی و نیاز کشور جلوه می‌دادند که حتی از دولت سسوخت یارانه‌ای هم می‌گرفتند! این در حالیست که صیادان محلی به دلیل نابودی ذخایر ماهیان مجبور بودند با صرف هزینه بیشتر و استفاده از سوخت آزاد، فرسنگ‌ها داخل دریا بروند و سرآخر هم دست خالی برگردند. رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس با اشاره به این که فراکسیون محیط زیست مجلس در میان تمام فشارها با تکیه بر بنیه کارشناسی و استدلال‌های علمی توانست سرانجام ممنوعیت ۲ ساله‌ای از اول آذر ۱۳۹۹ بر فعالیت کشتی‌های صنعتی صید ترال اعمال کند افزود: این در حالیست که فشارهای فراوانی از سوی مافیای صید ترال صنعتی در این مدت به ما وارد شد اما فراکسیون محیط زیست زیر این فشارها سر خم نکرد و موفق شدیم همچنان این ممنوعیت را حفظ کنیم. وی با بیان این که موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور مکلف بود در این مدت نسبت به پایش وضعیت ذخایر آبی‌زبان خلیج فارس و دریای عمان اقدام کرده و گزارش خود را برای تصمیم‌گیری‌های بعدی ارائه کند، گفت: متأسفانه به غیر از گزارش مختصری که در ابتدای ممنوعیت دوساله از سوی این موسسه دریافت شد که دال بر وضعیت بسیار بد ذخایر آبی‌زبان است، تاکنون هیچ گزارش جامع و کاملی در این خصوص واصل نشده است. رفیعی با تاکید بر این که منفعت مافیای ترال قطع شده به هر دری می‌زند تا صید ترال را دوباره احیا کند، تاکید کرد: بر اساس توافق انجام شده قرار شد روش‌های صید سار گار با محیط زیست، جایگزین صید مخرب ترال شود و همچنین بخشی از کشتی‌های مذکور، فعالیت‌های صیادی خود را در آبهای دور (اقیانوس هند) انجام دهند که به رغم تأمین ۷۰۰ میلیارد تومان برای پرداخت حق عضویت کنوانسیون‌های بین‌المللی برای دریافت مجوز صیادی در آبهای اقیانوس هند، حتی یک کشتی از این کشتی‌ها این فعالیت را آغاز نکردند و همچنان به دنبال این هستند که مجوز مجدد صید صنعتی ترال فانوس ماهیان را در آبهای سرزمینی بگیرند!

بررسی ضعف‌ها و محدودیت‌های مدیریت خطرات آبی‌ری‌پروری

معرفی کتاب مروری بر موقعیت بیمه آبی‌ری‌پروری در جهان

قفس‌های غوطه‌ور برای پرورش‌های دریایی

پوششش بیمه و مخصوصاً در میزان تلفات آبی‌ری‌پروری و محدودیت‌های بیمه‌گر در تأمین سروسیس‌های خود دچار ضعف‌هایی می‌باشد.

در این پیشینه FAO قصد دارد تا آگاهی تولید کنندگان را در سرتاسر جهان مخصوصاً در کشورهای در حال توسعه در مورد فرصت‌هایی (امکاناتی) که بیمه آبی‌ری‌پروری به مشاغل پیشنهاد می‌کند، را افزایش دهد. همچنین هدف FAO این است تا تصمیم گیرندگان در سطوح ملی دولتی را به اندازه آژانس بین‌المللی در مورد نقش بیمه آبی‌ری‌پروری در توسعه پایدار بخش آبی‌ری‌پروری ایسن آگاهی را بدهد که به کرات ثابت شده این فعالیت از پیچیدگی بسیاری برخوردار است. در اوایل سال ۲۰۰۵ بررسی صورت گرفته کشورهای اصلی تولید کننده محصولات آبی‌ری‌پروری را در سرتاسر جهان پوشش می‌داد. نتایج هفت منطقه (چین، آسیا، اروپا، آمریکای شمالی، آمریکای جنوبی ساحارای افریقا و اقیانوسیه) آماده شد که خصوصیات مکان‌ها و موقعیت‌های آنان را با توجه به بیمه آبی‌ری‌پروری مورد بحث قرار داد. خلاصه‌ای از مباحث در مورد این مناطق به همراه نتایج و پیشنهادات صریح در سطوح مختلف به منظور افزایش سهمیه بیمه آبی‌ری‌پروری و به جهت مدیریت پایدار و توسعه بخش آبی‌ری‌پروری بدست آمده. بعضی از نتایج اصلی این بررسی‌ها اینگونه است تقاضا برای بیمه آبی‌ری‌پروری در هیچ زمانی به اندازه امروز نبوده است، اختلاف زیادی بین تقاضا و عرضه بیمه آبی‌ری‌پروری در جهان وجود دارد. حدود ۸۰۰۰ قرارداد دارای اعتبار بیمه آبی‌زبان در سراسر دنیا وجود دارد. بعضی از مناطق (صاحارای افریقا، جنوب آمریکا، قسمت عمده‌ای از آسیا) بندرت تحت پوشش بیمه آبی‌ری‌پروری قرار می‌گیرد. قرارداد بیمه آبی‌ری‌پروری معتبر در آسیا عموماً «خطرات بنام» نام گرفته است. در حالیکه در دیگر مناطق اغلب «تمام خطر» (شور و زیان کل) نام گرفته است. علی‌رغم آنکه محدوده گونه‌ها و سیستم‌های پرورشی تحت پوشش بیمه آبی‌ری‌پروری متفاوت و متنوع می‌باشد، بسیاری از بیمه‌کنندگان تنها برای تعداد محدودی از گونه آبی‌ری‌پروری پرورشی قدیمی و محصول تمرکز می‌کنند و نسبت به گونه‌های جدید و سیستم‌های پرورش امروزی علاقه‌ای نشان نمی‌دهند. بیمه اتکایی (مجدد) جزء بسیار مهمی از بیمه آبی‌ری‌پروری در یک کشور بوده و همچنین برای توسعه و انتشار خدمات، تجربیات

در این کتاب از تقسیمات عمده بسیاری از افراد در بازارهای بیمه آبی‌ری‌پروری و شرکتهای ملی و بین‌المللی که در پشتیبانی و جمع‌آوری اطلاعات یاری نموده‌اند تشکر شده که بنا به درخواست این شرکت‌ها، اسامی آنان به منظور حفظ گمنامی و حمایت از اطلاعات تجاری ذکر نشده است. همچنین از حمایت‌های فوق العاده اعضا FAO، از جمله دکتر او تینز و دکتر سسورانا سیار (سرویس تکنولوژی صیדהا)، دکتر روهانا ساباسینگه و دکتر جیا جیاسون (منابع آبی داخلی و سرویس آبی‌ری‌پروری)، دکتر براگس، دکتر ناتانائیل هیشاموند و آقای دالف و لچکسترام و خانم راشل گلدر (سازمان سرویس‌های حرکی)، آقای جین، فرانکوئیز پالونیس و دسگینی، آقای هایدناتو واتاب و خانم جیووانا مارتون (هیئت صیادی و بخش طرح)، آقای آک آلونسسن (سرپرست بخش کشاورزی، بازارها و سرویس‌های مالی) بعلاوه اشخاص مبتکر در ویتنام، خانم نگاین ویت‌ها و دکتر لی داک‌مین نهایت تشکر و سپاسگزاری را داریم و همچنین از پشتیبانی مالی برای این نشریه از سوی سازمان طرح توسعه (FIPP) و منابع آبی داخلی و سرویس کشاورزی نیز قدردانی به‌عمل می‌آید. در پایان، در اینجا مایلیم از خانم باربارا هال و فرانکوئیس اسکاوتو بخاطر کمک‌های با ارزش آنها در آماده‌سازی این مدارک برای انتشار تشکر خاص به عمل آورده شده است.

باهدرف راه‌اندازی بوم گردی‌هایی با مشارکت سرمایه‌گذاران

صنعت گردشگری دریایی در سواحل مَکُران رونق می‌گیرد



گردشگری دریایی به دلیل نیاز به زیرساخت‌های ویژه و تا حدودی ناشناخته بودن آن برای مردم و مسئولان، مورد غفلت بسیار بوده، اما مسئولان اعلام کرده‌اند این بخش در سواحل مَکُران رونق می‌گیرد. مدیرکل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی سیستان و بلوچستان با اشاره به اینکه توسعه سواحل مَکُران، دستور رهبر معظم انقلاب اسلامی است که از آن به عنوان گنج پنهان یاد می‌کنند، گفت: به دنبال آن هستیم در کناره‌های سواحل مَکُران بتوانیم بوم گردی‌های را با حضور سرمایه‌گذاران راه‌اندازی کنیم. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علیرجل جلال‌زایی به مهر، افزود: سرمایه‌گذاران برای بهره‌مندی از این ظرفیت می‌توانند در هر یک از زیرساخت‌های گردشگری ما، مجتمع‌ها و تفریحگاه‌های گردشگری، بوم گردی‌ها، رستوران‌ها و تالارهای پذیرایی فعالیت کنند و ما هم برای آنها فرش قرمز پهن می‌کنیم و در این فرش قرمز حتماً آنها را همراهی خواهیم کرد که بخشی از این حمایت‌ها در قالب ارائه تسهیلات است. این مقام مسئول تصریح کرد: در زمینه گردشگری دریایی اداره کل میراث فرهنگی سیستان و بلوچستان آماده است از سرمایه‌گذارانی که علاقمند هستند در زمینه سرمایه‌گذاری در گردشگری دریایی ورود کنند، حمایت کند، یکی دیگر از این حمایت‌ها فراهم کردن مجوزهای لازم و تسهیل در امور است تا سرمایه‌گذاران بتوانند با این مجوزها کارکرد و زیرساخت‌های گردشگری را توسعه دهند. وی گفت: به دنبال آن هستیم تا کشتی که قبلاً بین کشور ایران و عمان در حال رفت و آمد بود و مسافران را جابجای می‌کرد، دوباره راه‌اندازی کنیم، در این زمینه مشکلاتی بر سر راه بود که رفع شد. وی تاکید کرد: اگر به دنبال آن هستیم که اقتصاد کشور و به تبع آن سیستان و بلوچستان فعال‌تر و پویاتر شود، باید چراغ گردشگری را از دریا روشن کنیم. جلال‌زایی ادامه داد: باید قانون گردشگری دریایی را به گونه‌ای روشن کنیم که این قانون س دید بسیار خوب و همگانی برای همه باشد تا سرمایه‌گذاران ورود کنند. وی گفت: بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران دارای جذابیت‌ها و جاذبه‌های بسیار خوبی است که باید آنها را قدر بدانیم و سرمایه‌گذاران واقعی را جذب کنیم. این مقام مسئول اظهار داشت: در زمینه حمایت از سرمایه‌گذاران تسهیلگری می‌کنیم تا مبادو برکراسی‌های اداری باعث خستگی و فرار سرمایه‌گذاران شود. جلال‌زایی افزود: امروز نگاه ما نگاه گردشگری دریایی است، به مرور زمان گردشگری دریایی در سیستان و بلوچستان و در کشور جایگاه خود را پیدا خواهد کرد و چه خوب که چراغ گردشگری دریایی از این استان روشن شود. سواحل متمایز و متفاوت مکران با طول ۵۴۱ کیلومتر بکر و دست‌نخورده است رضا کنجعلی معاون گردشگری اداره کل میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی سیستان و بلوچستان نیز در گفتگو با خبرنگار مهر، افزود: سواحل مکران که به فرموده رهبر انقلاب «گنج پنهان» کشور است با داشتن قابلیت‌های فراوان و قرار داشتن در موقعیت جغرافیایی ویژه از اهمیت استراتژیکی برای ایران برخوردار است و از این حیث، تاکید فرمانده معظم کل قوا بر احیای نام تاریخی مکران و توسعه این سواحل نشان از هوشمندی، دقت نظر و نگاه عمیق ایشان در مسائل منطقه و جهان دارد.