

گشت و گذاری در نمایشگاه شیلات در باره سیاست‌های ابلاغی

توسعه دریا پایه؛ «اقتصاد سرآمد» تحلیل می‌کند

سند دریا محور غریب افتاده است

آیا انتظار ما برای شناخت عمیق و عمومی از سند به جاست؟

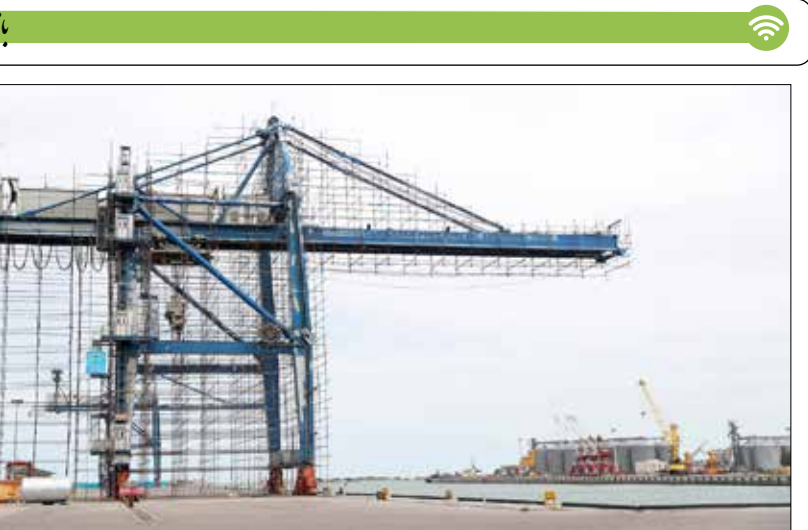
گروه نمایشگاه-امید متین - گشت و گذار در نمایشگاه بین‌المللی شیلات، فرصتی مغتنمی بود تا یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد را پیگیری کنیم. روزنامه‌ای که به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور و تنها رسانه‌ای که با استقلال کامل مسائل دریایی را هر روز دنبال می‌کند و خود را مطالبه‌گر توسعه دریایی می‌داند و نیز سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در باب توسعه دریایی کشور را عیدانه بزرگ و فرصت بی‌نظیر سده‌های اخیر برای مردم ایران می‌داند.

سیاست‌های ابلاغی توسعه دریا پایه

این روزها و هفته‌ها، مهم‌ترین مساله و تحول بزرگ در حوزه دریایی ایران بعد از چند سده، ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریاپایه است که به وسیله رهبر حکیم جمهوری اسلامی محقق شد. این سند، آن‌چنان معنادار، مهم و اثربخش است که می‌توان از آن به عنوان «سرنوشت اقتصادی و فرهنگی ایران» یاد کرد. سرنوشتی که در آینده اگر خوب تعبیر شود، می‌تواند ایران را از هر لحاظ یک سر و گردن از منطقه بالاتر برده و به سقف نگاه جهانی برساند. این است که ما نسبت به این سند بسیار دغدغه و حساسیت داریم. بسیار تلاش می‌کنیم به هر شکل و شمایل از آن یاد کنیم و برای تحقق آن ضمن جریان سازی، دعا کنیم. در نمایشگاه شیلات، فرصتی خوبی پیش آمد تا از مسئولان عالی در بخش خصوصی و دولتی در باره این سیاست‌ها پرسیم و بدانیم که آن‌ها چقدر به این سند توجه کرده‌اند.

مدیران عامل شرکت‌های خصوصی

ابتدا به سراغ مدیران عامل و دیگر مسئولان عالی و مدیران ارشد - در بخش خصوصی رفتیم. با تمام حیرت و افسوس متوجه شدیم که تقریبا همه آن‌ها از وجود این سیاست‌ها بی‌خبر یا کم‌خبرند. تقریبا هیچ‌کدام از کارشناسان ارشد این شرکت‌ها این سند را مطالعه نکرده‌اند. تقریبا همه مدیران عامل از چند و چون این سند آگاهی کافی ندارند. البته این احکام که صادر می‌کنیم بر اساس نمونه‌ای است که از نمایشگاه شیلات به دست آوردیم. در این گزارش، تصمیم گرفتیم که نام هیچ شرکتی را ذکر نکنیم. اما باز تاب سخنان آن‌ها که ضبط شده و سند است،



محمود حسینی در شورای برنامه ریزی استان مازندران:

طرح‌های توسعه‌ای بنادر مازندران عملیاتی شود

استاندار مازندران رونق اقتصادی با صف‌کشی‌های محصولات اساسی و کشاورزی در بنادر استان را بی‌نظیر توصیف کرد و گفت: برای حفظ این موضوع مهم، باید طرح‌های لایروبی و توسعه تجهیزاتی بنادر را به درستی تعریف و عملیاتی کنیم.

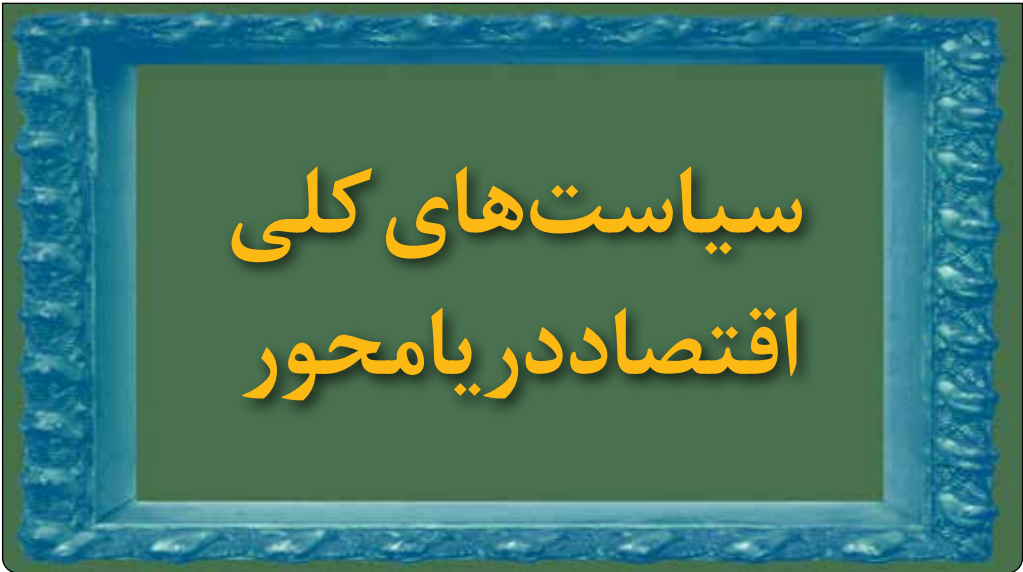
به گزارش اقتصادسرآمد، سید محمود حسینی پور در جلسه شورای برنامه ریزی استان مازندران به وجود سه هزار طرح نیمه تمام استان اشاره کرد و افزود: به منظور حل مشکلات احراز طرح‌های عمرانی جدول نظارت بر طرح‌های عمرانی دستگاه‌های اجرایی در حال نهایی شدن است.

وی ادامه داد: بررسی‌ها نشان می‌دهد که همچنان در نحوه نظارت بر طرح‌های عمرانی استان مازندران ضعف اساسی وجود دارد. استاندار مازندران با تأکید بر این که از وضعیت اجرای طرح‌های عمرانی و نحوه نظارت اصلاحی نیستم، ادامه داد: امروز به اتمام نرسیدن طرح‌های عمرانی در حوزه راه، مشکلات گره‌ترافیکی در محورهای اصلی به ویژه هراز، سوادکوه و کندوان بسیار جدی است.

وی خاطرنشان کرد: امروز شخص معاون اول رئیس‌جمهور نسبت به حل و فصل راه‌های مواصلاتی استان، اهتمام ویژه دارد، اما استان هنوز جمع‌بندی درستی از طرح‌های عمرانی در راه استان ندارد.

وی در بخش دیگری به اهمیت توجه به طرح‌های عمرانی، توسعه و تجهیزات بنادر مازندران در سواحل دریای خزر اشاره کرد و بیان داشت: با گسترش دیپلماسی اقتصادی دولت سیزدهم، رونق حمل و نقل‌های دریایی در بنادر استان چند برابر شده است.

حسینی پور به عقب‌نشینی آب دریای خزر و مشکلات احتمالی در بهره‌مندی از بنادر و تأسیسات دریایی در گردشگری و حمل و نقل اشاره کرد و گفت: از هم‌اکنون باید طرح‌های توسعه‌ای بنادر منطبق با نتایج مطالعات تحقیقاتی باشد. بندر امیرآباد در استان مازندران به عنوان بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر با قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی خاص با توجه به سیاست‌گذاری‌های دیپلماسی اقتصادی دولت سیزدهم می‌تواند با شکوفاسازی ظرفیت‌ها، نقش ویژه‌ای در مقوام‌سازی اقتصاد کشور با توسعه تجارت بین‌المللی و صادرات کالا ایفا کند. بندر امیرآباد با حدود یک‌هزار و ۳۰۰ هکتار وسعت و همچنین ۲۲۰ هکتار پس‌کرانه با دارا بودن اراضی پشتیبانی وسیع، زیرساخت حمل و نقل مدرن چند وجهی، اسکله رو-وریلی و کامیون جهت ترانزیت و حمل یکسره کالا و همچنین دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای سی‌ای اس CIS با جمعیت بالغ بر ۳۰۰ میلیون به تنهایی بر تمامی پنج بندر حاشیه خزر تته می‌زند و ظرفیت فوق‌العاده‌ای در توسعه اقتصادی و پرش تجاری کشور دارد. نماینده عالی دولت در مازندران به طرح‌های کشاورزی استان نیز اشاره کرد و بیان داشت: مدیران و کارشناسان فنی دستگاه‌های اجرایی باید نسبت به طرح‌های عمرانی و توسعه‌ای خود در سازمان برنامه و بودجه پیگیری جدی‌تری داشته باشند.



رده‌های مختلف مدیران برای تحلیل و تشریح سیاست‌ها و شروع موج برنامه‌سازی و ارائه پیشنهاد به مقامات برای تنظیم برنامه‌های نهایی، برای ما بسیار خوشایند بود. ممکن است در هر مزرگان و دیگر استان‌ها هم چنین روندی شکل گرفته باشد و برخی از کارشناسان و مدیران بی‌خبرمانده باشند؛ زیرا اساس این سیاست‌ها بر اجرای دولت پایه‌گذاری شده است و بی‌خبری آن‌ها حتماً مایوس‌کننده خواهد بود.

مدیر کل بسیار جدی

سخن گفتن در غرغه سیستان و بلوچستان با مدیرکل شیلات این استان برای ما جذاب و دل‌خواسته شد و خستگی ما را از تن به در کرد. هر چه یاس و ناامیدی داشتیم تبدیل شد به شعف و امید. خدا خیرش دهد! مدیر کل به ما گفت که چگونه برنامه ریزی کرده‌اند و چگونه به طور مرتب جلسات بحث و فحص در باره سیاست‌های ابلاغی دنیا می‌شود. از نگاه او، این سند یک هدیه بزرگ برای مردم سیستان و بلوچستان است که شهر و دیار خود را به اوج برسانند. وی وعده کرد که به زودی فرصت دیدار حضوری از موقعیت‌های مناسب سیستان و بلوچستان برای خبرنگاران فراهم خواهد کرد تا انعکاس خبری به مردم و مسئولان بهتر نشان دهد که فرصت‌های قابل قبولی در این استان وجود دارد و بهره‌برداری از هر کدام از آن‌ها به مثابه یک پیش‌ران برای توسعه کل کشور است.

کارشناسان ارشدی که در غرغه سیستان و بلوچستان بودند مانند مدیرکل، لباس زیبا و چشم‌نواز محلی بر تن داشتند. چه خانم و چه آقا، در پوشش جذاب و جالب آن لباس‌های محلی می‌درخشیدند و حس خوبی به بازدیدکنندگان هدیه می‌کرد. این‌ها هم از سیاست‌ها به خوبی خبر داشتند. برای ما جالب بود که چگونه یک نظم و نسق و هماهنگی فکری و تسلط به سیاست‌ها در میان اعضای این غرغه جا افتاده است، این نویدبخش است.

از مدیر کل پرسیدیم که مهم‌ترین ضعف سیاست‌های توسعه دریاپایه چیست که جواب جالبی شنیدیم: اگر همین سیاست‌ها، حتا به طور نسبی اجرایی شوند، شما چهره جدیدی از ایران خواهید دید. پس، توجه به این که اکنون چه وضعی وجود دارد، به سمت اجرای نقاط قوت برویم و وقت را تلف نکنیم. هر وضعی در فرایند کار، قابل شناسایی و رفع است، نکته مهمی که باید بر آن انگشت نهاد، «اجرا به نحو احسن» است. این سیاست‌ها نویدبخش ایرانی است که می‌تواند رشد جهانیان شود. نویدبخش پرتاب موشک توسعه همه جانبه کشور است. این است که اکنون همه باید به یک چیز بیندیشیم؛ اجرای قوی سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری.

دبیرخانه شورای عالی دریایی پیش‌تر اشاره کردیم که در شرایط فعلی، دبیرخانه شورای عالی دریایی یکی از تکیه‌گاه‌های ماست تا امیدوار باشیم با فعالیت‌های متعدد موجب نهادینه شدن سیاست‌های توسعه دریاپایه در جامعه شود. هم در میان مسئولان دولتی و خصوصی و هم در بین مدیران و کارشناسان و حتا در میان مردم. ما مرجع دیگری برای این که از آن توقع داشته باشیم که در سطح فرهنگی و ترویجی برای سیاست‌های ابلاغی توسعه دریاپایه کاری بکند، نمی‌شناسیم. شاید بهتر است بگوییم بهترین مرجع برای فعالیت‌های گسترده فرهنگی علمی و ترویجی همین دبیرخانه است. اگر سیاستی به خرج دهد و کاری کند که حداقل همه اهالی دریا این سیاست‌ها را به خوبی بدانند و اجرای آن را مطالبه کنند، کاری بزرگ برای ملت و کشور انجام داده است. اجرای دقیق و بهینه سیاست‌های توسعه دریا پایه، نه فقط یک کار دولتی، بلکه یک مسئولیت اجتماعی برای آحاد فعالان دریایی و همه مردم ایران است. باید کاری کرد که همه در این جهاد بزرگ، مشارکت جدی داشته باشند تا ایران فردا، قوی‌تر از تمام تاریخ خود باشد.



معاون وزیر راه:

آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی تصویب شد

معاون وزیر راه و شهرسازی از تصویب آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی در راستای سیاست‌های کلی توسعه دریا محور خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، شهربار افندی‌زاده مصوبات نشست ۲۲۸ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور را تشریح کرد و گفت: در راستای سیاست‌های کلی توسعه دریا محور که آبان ماه امسال از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ شد، آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی در نشست ۲۲۸ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تصویب اعضا رسید و مقرر شد پس از پاره‌ای اصلاحات تکمیلی، جهت اجرا از سوی این شورا ابلاغ شود. دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور گفت: در این نشست که به فاصله کوتاهی پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور از سوی مقام معظم رهبری به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام در آبان سال جاری برگزار شد، آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی که گامی مهم در بهبود حکمرانی اقتصاد دریا تلقی می‌شود و کلیات آن پس از چند نشست تخصصی، در اسفند سال گذشته مورد موافقت نشست کمیسیون فرعی شورا قرار گرفته بود، به تصویب اعضا رسید و بر این اساس مقرر شد پس از پاره‌ای اصلاحات تکمیلی، جهت اجرا از سوی شورا ابلاغ شود. افندی‌زاده ادامه داد: با توجه به جایگاه حاکمیتی و سیاست‌گذاری شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و نیز مفاد ابلاغیه سیاست‌های کلی توسعه دریا محور که قوه مجریه موظف است با کمک قوای دیگر و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی ارائه دهد، این شورا تحت راهبری وزیر راه و شهرسازی و رئیس شورا، از تمامی ظرفیت‌های خود با مشارکت مؤثر کلیه اعضا جهت پیشبرد سیاست‌ها و برنامه‌های مذکور استفاده خواهد کرد. معاون حمل‌ونقل و وزیر راه و شهرسازی افزود: این شورا پیش از این، در سال‌های ۱۳۶۵ و در نشست‌های ۴۷ و ۵۱، آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی را با ۱۲ زمینه فعالیت مصوب کرده و در نشست ۱۶۵ سال ۱۳۸۳، به فعالیت نمایندگی کشتیرانی پرداخته شده است، در سال‌های بعد آیین‌نامه‌های مرتبط با فعالیت‌های ۱۱ گانه بازرنگری و به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی رسید و نهایتاً در نشست ۱۶۷ شورا، آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی بازرنگری و تصویب شده است. به گفته افندی‌زاده، آیین‌نامه جدید که برای ۳۱ زمینه فعالیت تدوین شده، اهدافی را در برمی‌گیرد که همسو با اولویت‌های سیاست‌های کلی توسعه دریا محور است. از جمله این اولویت‌ها، سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه، توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا محور، تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری و سخت‌افزاری، تأمین و ارتقا سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد، افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی و حمایت از ععلان اقتصادی در این حوزه است.



یکشنبه-۱۹ آذر ۱۴۰۲ - سال هفتم- شماره ۱۸۰۴

اقتصاد دریا

آبزی پروری

بخش سوم

تکثیر و پرورش گونه‌های آبزی

رضا فراهانی

مراحل کشت جلبک گراسیلاریوپسپیز در کانال‌های خاکی

۱- آماده سازی محل کشت

پیش از جمع آوری نشاء و اقدام برای کشت، لازم است محل انتخاب شده برای کشت جلبک آماده شود و تیرک‌های لازم در محل‌های مناسب کوبیده شوند. برای هر واحد گشت جلبک طناب‌هایی به طول ۵ متر و در فاصله نیم متری از یکدیگر تا ۴ متر، پنج متری در هر واحد کشت نشاء کاری خواهد شد و ۴ تا ۶ تیرک، بسته به محل کشت و شدت جریان آب برای نصب هر واحد مورد نیاز خواهد بود.

لازم است با در نظر گرفتن سطح زیر کشت و مقدار جلبک موجود، تعداد تیرک‌ها محاسبه شده و نصب آن‌ها در محل انجام شود. در فاصله چهار متری بین تیرک‌ها، طناب شماره ۶ به عنوان محل نصب طناب‌های نشاء کاری شده به تیرک‌ها بسته می‌شود. این طناب‌ها در فواصل نیم متری طوری گره زده می‌شوند که حلقه‌هایی برای نصب طناب‌های دارای جلبک به وجود آمده است.

۲- جمع آوری و تهیه نشاء

اولین مرحله در کشت جلبک‌های دریایی تهیه نشاء مورد نیاز است. بر انسانی مطالعات و آزمایش‌های انجام شده، به ازای هر واحد کشت ۲۰ متر مربعی ۱ تا ۱/۵ کیلوگرم جلبک‌تر، بسته به اندازه دستجات نشاء‌ها، مورد نیاز است. معمولاً برای هر نشاء حدود ۲ گرم جلبک درون طناب قرار داده میشود که این مقدار از یک تا سه گرم متغیر خواهد بود. بر این اساس، برای هر هکتار مزرعه کشت جلبک ۵۰۰ تا ۷۰۰ کیلوگرم جلبک‌تر مورد نیاز خواهد بود.

با کاهش دما از اواخر تابستان و اوایل پاییز، شرایط برای رشد و جوانه زنی این جلبک در طبیعت مهیا خواهد شد. بطوری که، با کاهش دما تا ۱۸ درجه سانتیگراد، از اواخر مهرماه و اوایل آبان ماه می‌توان نسبت به جمع‌آوری آن از سواحل و زیستگاه‌های تعیین شده اقدام نمود. عمل جمع‌آوری نشاء‌ها در زمان جزر کامل که جلبک‌ها بیرون از آب قرار می‌گیرند انجام می‌شود.

۳- نگهداری و حمل نشاء‌ها تا محل کشت

پس از جمع‌آوری نشاء‌ها باید در کوتاه‌ترین زمان به محل کشت انتقال یابند و تا زمان کشت در مخازن محتوی آب دریا با هوادهی مناسب قرار گیرند. بهترین روش برای حمل نشاء‌ها تا محل کشت حمل در یخدان یونولیت است. به این ترتیب که در کف یخدان حدود ۵ سانتیمتر روزنامه قرار داده می‌شود تا آب اضافه جلبک‌ها را جذب نموده و رطوبت کافی را داخل یخدان حفظ نماید. سپس، جلبک‌های سالم را روی آن قرار داده و مجدداً روی جلبک‌ها را با روزنامه خیس شده با آب دریا می‌پوشانیم. در صورتی که یخدان بسیار بزرگ باشد یک ردیف روزنامه نیز در میان جلبک‌ها قرار داده می‌شود.

برای پایین نگه داشتن دمای درون یخدان‌ها و همچنین جلوگیری از نشست آب شیرین حاصل از ذوب شدن یخ‌ها، که منجر به از بین رفتن جلبک‌ها می‌شود. از بطری‌های آب یک بار مصرف پخ زده استفاده می‌شود. این بطری‌ها در بالای یخدان و روی روزنامه‌ها قرار داده می‌شود. سپس در یخدان محکم بسته شده و به محل کشت منتقل می‌شود با این شیوه، جلبک‌ها حتی بیشتر از ۲۴ ساعت نیز زنده و سالم می‌مانند.

۴- نشاء کاری طناب‌ها

پس از انتقال جلبک‌ها به محل کشت، لازم است جلبک‌ها در مخازن دارای آب دریا نگهداری شوند. هوادهی در این مخازن، موجب ششادابی‌بیشتر جلبک‌ها خواهد شد. هنگام نشاء کاری مقداری از جلبک‌ها به درون تشت‌های کوچک منتقل شده و در اختیار کارگران قرار داده خواهد شد. برای جلوگیری از خشک شدن جلبک‌ها لازم است تشت‌های مذکور نیز دارای آب دریا باشند و طناب‌های نشاء کاری شده نیز تا زمان نصب در محل کشت مجدداً درون آب قرار گیرند.

جلبک‌ها توسط کارگران به قطعات ده سانتیمتری بریده شده و به صورت دستجات حدود ۲ تا ۳ گرمی درون طناب قرار داده می‌شوند. فاصله این دسته‌ها از یکدیگر، بر روی طناب حدود ۱۰ سانتیمتر (یا به اندازه تقریبی یک شنت بسته) خواهد بود. به این ترتیب درون هر طناب پنج متری که برای نشاء کاری مورد استفاده قرار می‌گیرد، حدود ۴۹ دسته دو تا سه گرمی قرار خواهد گرفت و هر طناب حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ گرم وزن خواهد داشت.

۵- کشت جلبک‌ها

پس از نشاء کاری طناب‌ها، لازم است بلافاصله جلبک‌ها به محل کشت منتقل شده و طناب‌ها به محل‌های آماده شده نصب شوند. هر چه فاصله بین نشاء کاری و کشت کمتر باشد، امکان صدمه دیدن و از بین رفتن جلبک‌ها کمتر خواهد بود.