

اجرای طرح ۵۰۰ تنی تولید ماهی خاویار در ملایر

مسئول شیلات اداره جهاد کشاورزی ملایر گفت: طرح تولید و پرورش ماهی خاویار در این شهرستان یکی از بزرگترین مزارع تولید ماهی خاویار در غرب کشور که سالانه قادر به تولید ۵۰۰ تن ماهی است و در اراضی زیردست سد کلان اجرا خواهد شد.

به گزار ش اقتصادسرآمد، مسعود نوروزی به ایرنا اظهار کرد: طرح مطالعاتی مزرعه ۵۰۰ تنی تولید و پرورش ماهیان خاویار زیر سد کلان به عنوان یکی از برنامه‌های راهبردی و اقتصادی شیلات این شهرستان انجام شده است.

وی با بیان اینکه اجرای این طرح می‌تواند به تنهایی به اندازه میزان تولید کنونی ماهی در ملایر، خاویار تولید کند، افزود: در حال حاضر بخش خصوصی آماده اجرای این طرح است و تنها مانع اجرای این طرح عظیم موافقت امور آب است.

مسئول شیلات جهاد کشاورزی ملایر ادامه داد: این در حالیکست که با استفاده از آب‌های خروجی زیر سد کلان این طرح اجرا می‌شود و هیچ استفاده‌ای از آب سد ندارد و میزان تولید را ۵۰۰ تن افزایش می‌دهد. به گفته نوروزی؛ ماهیان خاویار مثل قزل‌آلا نیست و نیاز آبی کمی می‌خواهد و آب به صورت مدار بسته دوباره وارد رودخانه و سیستم می‌شود.

وی ادامه داد: این طرح بزرگ‌ترین مزرعه تولید ماهی خاویار در منطقه غرب کشور است که در ۶۴ هزار مترمربع زمین اجرا و ظرفیت تولید آن در سال ۵۰۰ تن ماهیان خاویار و ۲۰۵ تن خاویار است.

نوروزی همچنین اجرای یک مزرعه ۲۰ تنی تولید ماهی خاویار را یکی از اقدامات ویژه و جهادی بخش شیلات برشمرد و افزود: این واحد در منطقه زیرآبیه بخش جوکار برای اخذ تسهیلات ۷۰ میلیارد ریال به بانک معرفی شده و برای نخستین بار در استان همدان اجرا می‌شود که در صورت پرداخت تسهیلات، سال آینده افتتاح خواهد شد.

مسئول شیلات جهاد کشاورزی ملایر اظهار کرد: در حال حاضر ۲۲ مزرعه سردآبی با میزان تولید سالانه ۴۲۰ تن ماهی قزل‌آلا، ۲ مزرعه حد واسط تخم چشم زده با تولید یک میلیون قطعه بچه ماهی و ۱۵ مزرعه گرم‌آبی خاکی با میزان سالانه ۲۵ تن ماهی کپور در این شهرستان فعال است.

نوروزی گفت: برای تولید و پرورش ماهیان گرم‌آبی پنج واحد منابع آبی طبیعی همچون سد کلان، سد انوج، دریاچه کوثر، دریاچه پارک سیفی و دریاچه مجموعه مینی‌ورلد را در اختیار داریم که سالانه قادر به تولید ۱۴۰ تن ماهی است.

به گزارش ایرنا، سالانه بیش از ۶ هزار و ۵۰۰ تن انواع ماهی در ۵۲۵ مزرعه سردآبی و گرم‌آبی استان همدان تولید می‌شود که از این میزان، پنج هزار و ۳۰۰ تن ماهی سردآبی قزل‌آلا در ۲۷۳ واحد و هزار و ۲۰۰ تن ماهی گرم‌آبی در ۲۵۲ واحد پرورش کپور ماهیان است و زمینه اشتغال یک‌هزار و ۲۸۵ نفر را فراهم کرده است.

کشف چهار تن ماهی صید شده غیرمجاز در شمال غرب خلیج فارس

مدیرکل شیلات خوزستان از کشف و توقیف چهار تن ماهی صید شده فاقد هر گونه مجوز قانونی در صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی سسوری به مانا افزود: مأموران حفاظت آبزیان شیلات خوزستان، حین گشت زنی در صیدگاه‌های شمال غرب خلیج فارس به یک فروند شناور صیادی مظنون شده که جهت بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.

وی گفت: در بازرسی از شناور توقیف شده چهار هزار کیلو گرم ماهی غیرمجاز که با هدف عرضه در بازار، خارج از قوانین ومقررات شیلات صید شده بود کشف و ضبط شد.

مدیرکل شیلات خوزستان با اشاره به دستگیری سه صیاد متخلف خاطر نشان کرد: در این راستا متهمان به همراه محموله کشف شده جهت سیر مراحل قانونی به مرجع ذی‌صلاح تحویل داده شدند.

وی ارزش محموله صید شده غیرمجاز را بالغ بر ۱۰ میلیارد ریال عنوان کرد.

صید غیرمجاز، قاچاق آبی‌زان، سنگبنی ناوگان، فعالیت شناورها و قایق‌های فاقد پروانه، ورود شناورهای خارجی به محدوده صیدگاه‌های داخلی و استفاده از روش‌های صید غیرقانونی همچون ترال از چالش‌های صید و صیادی در خوزستان است.



گروه ترانزیت – اکبر محمودی –

کریدورهای عبوری از منطقه خاورمیانه، اوراسیا و قفقاز طی سال های گذشته و در پی بروز مواردی چون تحریم های ایران و روسیه، جنگ اوکراین، تنش میان ارمنستان و جمهوری آذربایجان و اخیراً نیز مشکلات ترانزیت در دریای سرخ و کانال سوئز، شاهد تغییرات گسترده ای بوده اند. بر خلاف تصور منفی عمومی در خصوص کریدور میانی و کریدور زنگرور به عنوان بخشی از آن، هر دو راهگزر یاد شده می توانند تامین کننده امنیت ملی ایران باشند.

بیش از همه، مسیر موسوم به «کریدور میانی» موفق شده علیرغم تمامی موانع و مشکلات موجود بر سر راه خود همچون حمل و نقل ترکیبی در دریای خزر، یخبندان های منطقه سیبری و نا امنی به وجود آمده در پی تنش در منطقه قفقاز و دریای سیاه، طی ماه های اخیر از پیشرفت چشمگیری برخوردار شده است.

با بروز مشکل در ترانزیت دریای سرخ، اکنون نگاه اروپا بیش از همه به بهره برداری از کریدور میانی در راستای برقراری ارتباطی موثر و پایدار میان شرق و غرب دوخته شده است. در همین راستا، رهبران اروپا در جریان برگزاری نشست مشترک با همتایان خود در آسیای مرکزی که در تاریخ ۱۵ فوریه و در قالب پنجمین نشست مشسورتی کشور های حوزه بالکان و دریای سیاه در یونان برگزار شد، به حمایت از این کریدور پرداخته و خواستار توسعه زیر ساخت های ریلی و جاده ای مورد نیاز برای تسهیل در تردد کالاهای مورد مبادله میان شرق و غرب شدند.

اگرچه غرب تلاش کرده است تا با کنار گذاشتن نخبستین نکته ای که در خصوص این مسیر وجود دارد؛ لزوم استفاده از حمل و نقل ترکیبی برای دور زدن مسیر های ایران و روسیه است که هزینه و مدت زمان مورد نیاز برای حمل بار را تا حد بسیار چشمگیری افزایش خواهد داد. اگر چه، اهداف سیاسی بروکسل برای زیر سوال بردن نقش تهران و مسکو در ترانزیت میان غرب و شرق بیش از هزینه حمل کالا از طریق کریدور میانی اهمیت دارد؛ اما باید دید اقتصاد تضعیف شده اروپا تا چه میزان هزینه های مازاد ناشی از حمل ترکیبی در این مسیر را تاب خواهد آورد.

نخستین نکته ای که در خصوص این مسیر وجود دارد؛ لزوم استفاده از حمل و نقل ترکیبی برای دور زدن مسیر های ایران و روسیه است که هزینه و مدت زمان مورد نیاز برای حمل بار را تا حد بسیار چشمگیری افزایش خواهد داد. اگر چه، اهداف سیاسی بروکسل برای زیر سوال بردن نقش تهران و مسکو در ترانزیت میان غرب و شرق بیش از هزینه حمل کالا از طریق کریدور میانی اهمیت دارد؛ اما باید دید اقتصاد تضعیف شده اروپا تا چه میزان هزینه های مازاد ناشی از حمل ترکیبی در این مسیر را تاب خواهد آورد.

بازتاب



استاندار در کارگروه اشتغال و سرمایه گذاری مازندران:

برنامه راهبردی با محوریت اقتصاد دریا پایه مازندران را تدوین می کنیم

استاندار مازندران گفت :به زودی برنامه راهبردی اقتصادی این استان با محوریت اقتصاد دریاپایه باهدف ایجاد اشتغال پایدار تهیه می شود.

به اقتصادسرآمد، سید محمود حسینی پور در حاشیه جلسه کارگروه اشتغال و سرمایه گذاری مازندران در گفت و گو با خبرنگار ایرنا افزود: نگاه مان این است که ظرفیت نهفته اقتصاد دریا در این استان با بسترهای ایجاد شده و در راستای راهبردهای ابلاغی رهبر معظم انقلاب و هم سیاست های دولت مردمی سیزدهم در توسعه روابط با کشور های حاشیه دریای خزر باید احیا بشود.

وی با بیان این که، در افزون بر ۲ سال گذشته در برخی از شاخصه های مهم اقتصادی استان اتفاق مهمی افتاد، خاطر نشان کرد: ما بازار کشورهای حاشیه دریای خزر و استان مازندران را یک فرصت می دانیم و با همین هدف نیز با ساماندهی و دانش بینانی کردن تولیدمان بتوانیم کیفیت آن را متناسب با استاندارهای جهانی ارتقا ببخشیم. حسینی پور اظهار کرد: نکته مهم دیگر این که برای تحقق این مهم باید آمار بخش های مختلف اقتصادی باید دقیق باشد و امروز در این جلسه ماموریت دادم که در همه حوزه ها برنامه ای را سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان ایجاد بکند که سامانه ها آماری دقیقی در استان داشته باشد تا در تولیدات متناسب به این آمار برنامه راهبردی داشته باشیم.مقام عالی دولت در مازندران اضافه کرد: اکنون تولیدات خوبی در استان داریم اما صادرات محور نیستند بنابراین با این برنامه جامع راهبردی و با همکاری مدیران مربوط و بخش خصوصی می توان این مهم را محقق کرد.

حسینی پور بیان کرد: بخش خصوصی در استان و بخش سرمایه گذاری برای ما اهمیت بسیار دارد به همین دلیل قصد داریم اقتصاد استان را کامل در اختیار بخش خصوصی که دارای اهلیت هستند، بگذاریم.

وی گفت: با انجام این مهم دولت هم بتواند کارهای تصدی گری خودش را در این ارتباط رها کند و به نظارت و راهبردهای کلان در استان بیشتر بپردازد که این وظیفه است.

مازندران با دارا بودن ۴۷۰ کیلومتر ساحل و میزبانی ۱۶ شهر ساحلی این استان از مسافران و گردشگران از تجهیزات به روز تفریحی، تجاری و تولیدی محروم بود که دولت با عزمی جدی در حال رفع این کمبود است. سالانه حدود ۴۰ میلیون گردشگر داخلی و خارجی وارد مازندران می شوند اما به خاطر ضعف زیرساخت اقتصاد دریا محور که در این استان مورد پی توجهی قرار گرفته بود نمی توانند از امکانات تفریحی مناسب برخوردار شوند.

براساس تحقیقات انجام شده بسیاری از خانواده ها به خاطر رونق جدایت صنعت گردشگری همانند کشتی های تفریحی به کشور های دیگر سفر می کنند و این در حالی است که ۲ قدرت بزرگ کشتی سازی مازندران اعلام آمادگی کردند که تمامی زیر ساخت های رونق اقتصاد دریا محور را در این خطه تولید می کنند.

بررسی اهمیت عبور کریدور زنگرور از خاک ایران

«روزنامه دریایی سرآمد» منتشر می کند

مصائب حمل ترکیبی در دریای خزر

روسیه است. در چنین شرایطی، نمی توان گفت که عبور بار از کریدور میانی، به منافع مسکو و تهران کاملاً ضربه خواهد زد.

اهمیت عبور کریدور زنگرور از خاک ایران خوشبختانه پس از کشمکش های فراوان بر سر مسیر کریدور زنگرور و لزوم حفظ منافع ملی ایران، الهام علی اف رئیس جمهوری آذربایجان چندی پیش اعلام کرد که این کریدور می تواند از داخل خاک ایران عبور نماید. هر چند، بخشی از موضع جدید باکو بر اساس افزایش تنش با ارمنستان اتخاذ گردیده، اما عملیاتی شدن چنین طرحی بسیار مطلوب خواهد بود.

اهمیت عبور کریدور زنگرور از خاک ایران خوشبختانه پس از کشمکش های فراوان بر سر مسیر کریدور زنگرور و لزوم حفظ منافع ملی ایران، الهام علی اف رئیس جمهوری آذربایجان چندی پیش اعلام کرد که این کریدور می تواند از داخل خاک ایران عبور نماید. هر چند، بخشی از موضع جدید باکو بر اساس افزایش تنش با ارمنستان اتخاذ گردیده، اما عملیاتی شدن چنین طرحی بسیار مطلوب خواهد بود.

تبعات اقتصادی کریدور «زنگرور» چیست؟ همانطور که می دانیم، کریدور زنگرور در حقیقت، بخشی از کریدور میانی محسوب شده و قرار است بخشی از بار مبادلاتی میان چین و غرب از این کریدور عبور نماید. لذا، در صورت تحقق چنین طرحی، ساخت این کریدور نه تنها به ضرر منافع ملی ایران نخواهد بود، بلکه غرب و همسایگان شمالی ایران را بیش از حالت فعلی به ایران وابسته خواهد کرد. به یاد داشته باشیم که هر قدر میزان وابستگی اقتصادی کشورها به یکدیگر بیشتر شود، امنیت متقابل آنها نیز به همان نسبت برای یکدیگر حائز اهمیت خواهد بود. لذا، به نظر می رسد تمرکز سیاست خارجی ایران در منطقه قفقاز می بایست روی عبور زنگرور از داخل خاک ایران متمرکز شود.

بااین اوصاف، اگرچه کریدور میانی به لحاظ اقتصادی به درآمدهای ارزی حاصل از ترانزیت ایران آسیب وارد خواهد کرد، اما باید به یاد داشت که از منظر امنیتی، رونق این کریدور منجر به اهمیت یافتن بیشتر امنیت ایران برای غرب خواهد شد.

به خصوص، اگر کریدور زنگرور از داخل خاک ایران عبور نماید، ایسن اهمیت این دوچندان خواهد شد.

درجلاس پیشگیری ومقابله با آلودگی دریادر «آیمو» مطرح شد



درجلاس پیشگیری ومقابله با آلودگی دریادر «آیمو» مطرح شد

پیشنهاد ایران برای مطالعه عمیق تر بازرسی از خزه تراشی بدنه کشتی ها

یازدهمین اجلاس کمیته فرعی پیشگیری و مقابله با آلودگی دریا (PPR۱۱) از ۳۰ بهمن الی ۴ اسفند ۱۴۰۲ (۱۹ تا ۲۳ فوریه ۲۰۲۴) در مقر سازمان بین المللی دریاوندی (IMO) با حضور نمایندگان

۱۷۵ کشور برگزار شد و نمایندگان دولت جمهوری اسلامی ایران به صورت مجازی در اجلاس حضور یافت. به گزارش اقتصادسرآمد، در این اجلاس، علاوه بر بحث و تبادل نظر درباره اعمال الزامات در مورد تخلیه آب پسماند از سیستم های پاک کننده گازهای خروجی (EGCs) و اسکرابر در کشتی ها، موضوع "توزیع مقررات ملی کشورها درمورد استفاده از سیستم های اسکرابر از طریق سایت سازمان آیمو" نیز پیشنهاد شد.

بر اساس این گزارش، "به روزرسانی آیین نامه الزامات بررسی و صدور گواهینامه موتورهای دیزل دریایی برای اطمینان از مطابقت با محدودیت انتشار گاز دی اکسید نیتروژن (NOx)", "شروع بازرنگری ضمیمه چهارم کنوانسیون مارپل (جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتی ها)" و "تهیه پیش نویس راهنمای کاهش انتقال موجودات زنده از طریق خزه تراشی بدنه کشتی ها زیرآب" نیز از دیگر موضوعات مطرح شده در این اجلاس بوده است.همچنین در اجلاس یازدهم کمیته فرعی پیشگیری و مقابله با آلودگی دریا، مسائل مهم "نحوه جمع آوری داده ها از ادوات و وسایل ماهیگیری رها شده در دریا" و "تهیه پیش نویس دستورالعمل حمل و نقل ایمن گلوله های پلاستیکی (Plasti Pellets) در کشتی ها" نیز مورد بررسی قرار گرفت.بر اساس این گزارش، نمایندگان دولت جمهوری اسلامی ایران نیز مواضع خود درباره سیستم های پاک کننده گازهای خروجی در کشتی ها (اسکرابر)، تداوم مطالعه بیشتر بر روی راهنمای بازرسی از خزه تراشی بدنه کشتی ها، تحقیق بر روی تولید رنگ های ضدخزه با دوام و کارایی طولانی تر و تجربیات مطالعات قبلی انجام شده بر روی نحوه کار سیستم فاضلاب در کشتی ها را به صورت ویدئوکفرانس مطرح کردند.همچنین در اجلاس یاد شده، به منظور کاهش آلودگی در برابر تخلیه آب پسماندهای ناشی از فعالیت سیستمهای پاک کننده گازهای خروجی (EGCs) و اسکرابرها، بر دو رویکرد "اعمال الزامات بیشتر بر روی فعالیت این سیستم ها و "ممنوعیت نصب و استفاده از هر گونه اسکرابر بر روی کشتی ها" تاکید شد.در ادامه نمایندگان ایران دیدگاه های خود را مبنی بر بررسی بیشتر انجام مطالعه در زمینه ممنوعیت نصب و استفاده از اسکرابرها عنوان کردند. بنا بر اعلام هیات ایرانی، سیستم های اسکرابر یکی از راهکارهای جایگزین به جای استفاده از سوخت کم گوگرد در کشتی ها است و با توجه به سرمایه گذاری شرکت های کشتیرانی برای نصب این سیستم ها، این ممنوعیت در حال حاضر می تواند به بروز چالش خصوصاً برای کشتی های موجود تبدیل شود.در ادامه، دولت ایران پیشنهاد داد تا به عنوان یکی از راهکارهای جلوگیری از آلودگی، کشتیها در مناطق ویژه و حساس دریایی، آب و پسماندهای باقیمانده از فعالیت اسکرابرها را تحویل تسهیلات دریافت مواد زائد در بنادر و اسکله ها دهند. در نهایت موضوع برای بررسی های بستر به اجلاس بعدی PPR۱۲ (بهمن ۱۴۰۳) موکل شد.

یازدهمین اجلاس کمیته فرعی پیشگیری و مقابله با آلودگی دریا (PPR۱۱) از ۳۰ بهمن الی ۴ اسفند ۱۴۰۲ (۱۹ تا ۲۳ فوریه ۲۰۲۴) در مقر سازمان بین المللی دریاوندی (IMO) با حضور نمایندگان ۱۷۵ کشور برگزار شد و نمایندگان دولت جمهوری اسلامی ایران به صورت مجازی در اجلاس حضور یافت. به گزارش اقتصادسرآمد، در این اجلاس، علاوه بر بحث و تبادل نظر درباره اعمال الزامات در مورد تخلیه آب پسماند از سیستم های پاک کننده گازهای خروجی (EGCs) و اسکرابر در کشتی ها، موضوع "توزیع مقررات ملی کشورها درمورد استفاده از سیستم های اسکرابر از طریق سایت سازمان آیمو" نیز پیشنهاد شد.

بر اساس این گزارش، "به روزرسانی آیین نامه الزامات بررسی و صدور گواهینامه موتورهای دیزل دریایی برای اطمینان از مطابقت با محدودیت انتشار گاز دی اکسید نیتروژن (NOx)", "شروع بازرنگری ضمیمه چهارم کنوانسیون مارپل (جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتی ها)" و "تهیه پیش نویس راهنمای کاهش موجودات زنده از طریق خزه تراشی بدنه کشتی ها زیرآب" نیز از دیگر موضوعات مطرح شده در این اجلاس بوده است.همچنین در اجلاس یاد شده، به منظور کاهش آلودگی در برابر تخلیه آب پسماندهای ناشی از فعالیت سیستمهای پاک کننده گازهای خروجی (EGCs) و اسکرابرها، بر دو رویکرد "اعمال الزامات بیشتر بر روی فعالیت این سیستم ها و "ممنوعیت نصب و استفاده از هر گونه اسکرابر بر روی کشتی ها" تاکید شد.در ادامه نمایندگان ایران دیدگاه های خود را مبنی بر بررسی بیشتر انجام مطالعه در زمینه ممنوعیت نصب و استفاده از اسکرابرها عنوان کردند. بنا بر اعلام هیات ایرانی، سیستم های اسکرابر یکی از راهکارهای جایگزین به جای استفاده از سوخت کم گوگرد در کشتی ها است و با توجه به سرمایه گذاری شرکت های کشتیرانی برای نصب این سیستم ها، این ممنوعیت در حال حاضر می تواند به بروز چالش خصوصاً برای کشتی های موجود تبدیل شود.در ادامه، دولت ایران پیشنهاد داد تا به عنوان یکی از راهکارهای جلوگیری از آلودگی، کشتیها در مناطق ویژه و حساس دریایی، آب و پسماندهای باقیمانده از فعالیت اسکرابرها را تحویل تسهیلات دریافت مواد زائد در بنادر و اسکله ها دهند. در نهایت موضوع برای بررسی های بستر به اجلاس بعدی PPR۱۲ (بهمن ۱۴۰۳) موکل شد.