

تاکیدرییس پژوهشکده میگوی کشور: ساختار پرورش میگو در کشور اصلاح شود



رییس پژوهشکده میگوی کشور گفت: در راستای کنترل بیماری AHPND باید ساختار پرورش میگو در کشور اصلاح شود.

به گزارش اقتصادسرامد، عقیل دشتیان نسب در حاشیه برگزاری کارگاه آموزشی بیماری‌های نوظهور در صنعت پرورش میگو در شهرستان آبادان در جمع خبرنگاران بیان کرد: بیماری AHPND اولین بار در سال ۲۰۰۹ میلادی در چین مشاهده شد و خیلی سریع به کشورهای منطقه گسترش یافت و خسارات اقتصادی و اجتماعی زیادی را به صنعت میگوی کشورهای جنوب شرق آسیا از جمله ویتنام، مالزی، تایلند وارد کرد.

وی بیان کرد: بیماری نکروز حاد هپاتوپانکراس AHPND مهمترین بیماری غیر ویروسی میگوهای پرورشی است که با خصوصیت‌هایی نظیر تلفات شدید در ۳۵ روز اول پرورش مشخص می‌شود و پیش از تشخیص علت اصلی به مرگ زودرس شناخته می‌شد.

رئیس پژوهشکده میگوی کشور با اشاره به روند شیوع بیماری AHPND در داخل کشور توضیح داد: این بیماری در سال ۱۴۰۱ در استان هرمزگان برای اولین بار بروز کرد و تولید این استان را به کمتر از نصف کاهش داد و سپس در اواسط دوره پرورش یکی از مجتمع‌های پرورش میگوی استان بوشهر را درگیر کرد اما سایر مجتمع‌ها بدون بروز بیماری دوره پرورش را با تولید بیش از ۴۰ هزار تن با موفقیت به پایان رساندند.

دشتیان نسب ادامه داد: در سال ۱۴۰۲ بیماری AHPND به صورت گسترده‌تر در استان بوشهر بروز کرد و تولید این استان را به ۲۴ هزار تن کاهش داد، استان هرمزگان در سال ۱۴۰۲ دوباره درگیر این بیماری شد و تولیدات این استان به نصف میزان تولید در سال ۱۴۰۰ نرسیده است.

وی با بیان اینکه در سال ۱۴۰۳ بار دیگر بیماری AHPND در برخی مزارع استان‌های هرمزگان و بوشهر شیوع پیدا کرده است، اظهار کرد: این بیماری سرمایه‌گذاری در صنعت میگو را به مخاطره انداخته و تاکنون خسارات اقتصادی فراوانی را به دست‌اندرکاران صنعت میگو پرورشی در کشور وارد کرده است.

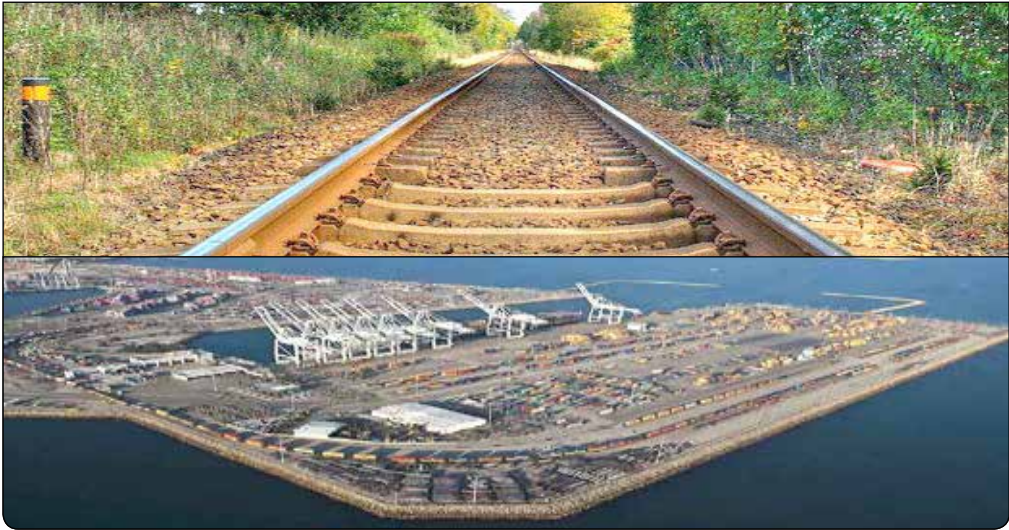
دشتیان نسب، اقدامات پژوهشکده میگوی کشور برای پیشگیری از این بیماری را برگزاری کارگاه‌های آموزشی- ترویجی، انتقال یافته‌ها، چاپ و انتشار مقالات علمی- تحقیقاتی و برگزاری نشست‌های تخصصی به منظور افزایش آگاهی بهره‌برداران عنوان کرد و افزود: علاوه بر این تولید کیت تشخیص بیماری و تولید میگویی عاری از بیماری از دیگر اقدامات پژوهشکده در این زمینه است.

رئیس پژوهشکده میگوی کشور بیان کرد: بیماری AHPND یک بیماری مدیریتی محسوب می‌شود و در دنیا با تغییر در ساختار پرورش میگو از بروز مدام آن پیشگیری شده و برای پیشگیری نیاز است که ساختار پرورش میگو در کشور اصلاح شود.

وی ادامه داد: در حال حاضر پیشگیری از بروز این بیماری در سایر استان‌ها نظیر خوزستان، سیستان و بلوچستان، گلستان که تاکنون درگیر نشده‌اند با اندکی توجه و هوشیاری بسیار راحت تر و کم هزینه تر از استان‌های هرمزگان و بوشهر خواهد بود ولی در مجموع باید نسبت به رعایت الگوهای جدید مدیریت تولید و پرورش میگو در کشور اقدام شود.

این مقام مسئول یکی از مزیت‌های بزرگ استان خوزستان در مقابله با شیوع این بیماری را استفاده از مراکز نرسری و نوزادگاهی بچه میگو در مزارع پرورشی دانست و ادامه داد: لارو میگو پیش از انتقال به استخرهای پرورشی در یک دوره ۳۰-۴۰ روزه که بیشترین حساسیت را به بیماری AHPND دارد که در مراکز نرسری که قابلیت کنترل بیشتری دارد، مورد پرورش قرار می‌گیرد.

رئیس پژوهشکده میگوی کشور از دیگر مزایای مزارع پرورشی میگوی استان خوزستان را پرمیز از تراکم بالای ذخیره سازی و همچنین استفاده از آب رودخانه و شوری پایین در دوره پرورش عنوان کرد.



سید گروه ترانزیت - **امید اسماعیلی** - کشور ایران بر سر چهار راه ترانزیتی دنیا قرار دارد اما متأسفانه در سال‌های اخیر بی توجهی به مقوله ترانزیت که یکی از نمادهای دقیق اقتصاد محسوب می‌شود موجب شده است برخی مسیرهای ترانزیتی از کشورمان حذف شود و یا به دلیل نبود جذابیت‌های خاص، صاحبان کالا مسیرهای ترانزیتی دیگری را برای حمل کالای خود انتخاب کنند، در حالی که «اکوتاهی مسیر» و «دسترسی آسان» یکی از جذابیت‌های کریدورهای ترانزیتی کشورمان است. در این میان رقبا هم بیکار نمانده‌اند و در تلاش هستند تا مسیرهای جایگزینی را به جای مسیرهای عبوری از خاک ایران تعریف کنند. از همین رو مسئولان باید هوشیار باشند و با توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد مشوق‌های ترانزیتی، سرمایه‌گذاران را به سوی این مسیر ها جذب کنند. جاده ابریشم یا راه ابریشم شبکه راه‌های به‌هم‌پیوسته‌ای با هدف بازرگانی در آسیا بود که خاور و باختر و جنوب آسیا را به هم و به شمال آفریقا و خاور اروپا پیوند می‌داد، مسیری که تا سده پانزدهم میلادی به‌مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگ‌ترین شبکه بازرگانی دنیا بود. بر اساس شواهد و آثار بر جا مانده «شهر سوخته» در شمال سیستان و بلوچستان با قدمت بیش از ۵ هزار سال و با قرار داشتن در مسیر عبور کاروان‌های تجاری از چنان رونقی برخوردار بوده که از آن به عنوان شهری صنعتی و با اصالت یاد می‌شود و به طور قطع در اقتصاد زمان خود نقش بسزایی داشته است.

ساخت خطوط ریلی در تمامی کشورها از دیر باز همواره به عنوان پیشران و یکی از محرک‌های اساسی برای توسعه سایر بخش‌های اقتصادی قلمداد شده به همین لحاظ عمده شهرهایی که مسیر رشد اقتصادی آن‌ها به صورت شتابان بوده یا در مسیر رودخانه و ساحل دریا قرار داشته‌اند و یا عبور خط راه‌آهن و یا وجود صنایع مادر موجب خیز اقتصادی آن‌ها شده است.

بنابراین ایجاد و توسعه شبکه ریلی با توجه به نقش بسزای آن در ارزش افزوده سایر بخش‌های اقتصادی به ویژه بخش ترانزیت، حمل و نقل، گردشگری، کشاورزی، صنایع و معادن و به تبع آن ایجاد فرصت‌های شغلی جدید ناشی از افزایش شدید تقاضا در این بخش‌ها از الزامات اساسی در مسیر توسعه پایدار است. ایجاد شبکه ریلی در شهرهای بندری به واسطه تأثیر آن در حجم بالای جابجایی کالا و حذف بار ترافیکی ناوگان حمل و نقل و به تبع آن جلوگیری از وقوع خسارت‌های مالی و جانی تصادفات جاده‌ای و کاهش چشمگیر هزینه‌های سوخت بسیار پرنگ است.

طی سال‌های گذشته حجم بار تخلیه شده از بندر چابهار به دلیل عدم وجود خط ریلی برای انتقال کالا به مقاصد، بطور متوسط کمتر از ۱ میلیون تن در سال بوده و در این راستا و در جهت بهره‌گیری مناسب از ظرفیت جدید بند شهید بهشتی چابهار، تکمیل طرح اتصال چابهار به شبکه راه‌آهن سراسری با جدیت در حال اجراست.

مسیر بندر چابهار به مراکز اصلی داخل کشور طولانی تر است. همچنین اگر مقصد را ترانزیتی به سمت مرز سرخس در نظر بگیریم، در حال حاضر راه‌آهنی از زاهدان تا سرخس موجود نداریم و تا زمانی که راه‌آهن شرق به طور کامل تکمیل نشود، بندر چابهار در افق کوتاه مدت برای جابجایی کالا به مقصد آسیای میانه نقش موثری نخواهد داشت، مگر اینکه راه‌آهن چابهار از مسیر بالا دست که به سمت مشهد نیز تکمیل گردد.

راه‌آهن زاهدان به سرخس، دومین اقدام در طرح جهش کریدور ترانزیتی شمال به جنوب است که تنها بندر اقیانوسی منطقه را به اصلی ترین مرز ترانزیت ریلی کشور یعنی سرخس متصل می‌سازد و ترکمنستان و چهار کشور دیگر آسیای مرکزی را از طریق خطوط ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند به گونه‌ای که می‌توان گفت این راه اقیانوس هند را به آسیای مرکزی پیوند می‌دهد.

بندر چابهار راحت ترین

راه دسترسی کشورهای آسیای میانه به

آب‌های آزاد جهانی

در حال حاضر راحت ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه و نیز کشور افغانستان به آب‌های آزاد جهانی از طریق سیستان و بلوچستان و بندر چابهار است که این امر مزیت تجاری بسیاری مطلوبی را برای این استان و کشورهای یاد شده فراهم کرده است. کشورهای حوزه آسیای میانه و افغانستان می‌توانند کالاهای خود را از مسیرهای خشکی و از معبر رسمی میلک وارد منطقه آزاد سیستان و بلوچستان کرده و از طریق بندر چابهار در جنوب این استان به آب‌های آزاد جهانی برسانند. این محور به دلیل اهمیتی که دارد دروازه توسعه شرق تلقی می‌شود.

بندر چابهار راحت ترین

راه دسترسی کشورهای آسیای میانه به

آب‌های آزاد جهانی

در حال حاضر راحت ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه و نیز کشور افغانستان به آب‌های آزاد جهانی از طریق سیستان و بلوچستان و بندر چابهار است که این امر مزیت تجاری بسیاری مطلوبی را برای این استان و کشورهای یاد شده فراهم کرده است. کشورهای حوزه آسیای میانه و افغانستان می‌توانند کالاهای خود را از مسیرهای خشکی و از معبر رسمی میلک وارد منطقه آزاد سیستان و بلوچستان کرده و از طریق بندر چابهار در جنوب این استان به آب‌های آزاد جهانی برسانند. این محور به دلیل اهمیتی که دارد دروازه توسعه شرق تلقی می‌شود.

راهبردی ترین بنادر ایران، همچنان

در انتظار اتصال به خطوط ریلی

سیستان و بلوچستان به دلیل همجوار ی با کشورهای آسیای میانه و دسترسی به آب‌های آزاد جهانی به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی کشورهای حوزه آسیای میانه با جهان شناخته می‌شود که بهره‌گیری از این مزیت می‌تواند

بررسی «روزنامه دریایی سرآمد»از ضرورت تکمیل حلقه

مفقوده کریدور شمال-جنوب؛

بندر چابهار

چشم انتظار راه‌آهن!

بندر راهبردی ایران، همچنان در انتظار اتصال به خطوط ریلی

است زیرا راه اندازی این خط آهن، انتقال کالا از بزرگترین

بندر اقیانوسی کشور به دیگر نقاط ایران را تسهیل و تسریع می‌کند.

وزیر راه و شهرسازی در آخرین سفر خود به سیستان و بلوچستان در بازدید از روند ساخت راه‌آهن زاهدان - چابهار بیان کرد: تمام تلاش وزارت راه و شهرسازی، قرارگاه خاتم‌الانبیا و استانداری این استان بر آن است که پروژه در سال آینده به بهره‌برداری برسد و کل مسیر زیر بار عبور قطار قرار گیرد.

مهر داد بذراپاش طول قطعه چابهار به زاهدان را حدود ۶۳۰ کیلومتر عنوان کرد و افزود: قطعه زاهدان به خاش به بهره‌برداری رسیده و کل ظرفیت‌های قرارگاه خاتم‌الانبیا برای تکمیل قطعه خاش به چابهار به کار گرفته شده است. وی تصریح کرد: با تکمیل راه‌آهن چابهار - زاهدان، ارزش بندر شهید بهشتی دوچندان می‌شود، در همین راستا برنامه‌های خوبی برای سرمایه‌گذاری خارجی ارائه شده که در شرف دستیابی به قرارداد نهایی هستیم و از طرفی نهادهای مختلف داخلی نیز از سرمایه‌گذاری در این بندر استقبال کرده‌اند.

بررسی آخرین وضعیت راه‌آهن چابهار -

زاهدان در نشست تخصصی ابتکار «ایران راه»

دومین نشست تخصصی کارگروه پژوهش ابتکار ایران راه به همت مرکز توسعه و سیاست های راهبردی وزارت راه و شهرسازی امروز چهارشنبه ۱۹ اردیبهشت ماه با حضور اعضا و نمایندگان با هدف بررسی کریدور شمال-جنوب

به همت مرکز توسعه و سیاست های راهبردی وزارت راه - زیربنای حمل و نقل در خصوص راه آهن چابهار -

زیربنای حمل و نقل در خصوص راه آهن چابهار - زاهدان برگزار شد.
در گزارش شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل

در گزارش شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل پیرامون راه آهن چابهار-زاهدان، آخرین وضعیت پیشرفت



فیزیکی پروژه در بخش زیرسازی و روسازی خط، همچنین ایستگاههای تشکیلاتی و مسافربری ارائه شد.

سپس عملکرد مالی پروژه طی ۱۰ سال گذشته در دو بخش ۹۲ تا ۹۸ و ۹۸ تا ۱۴۰۳ با حضور اعضا و نمایندگان مورد بررسی قرار گرفت و نماینده شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل رقم مورد نیاز برای عملیات اجرایی سال جاری را اعلام کرد.

در ادامه این نشست، موضوعات مختلفی در ابعاد گسترده تر همچون میزان بهرهوری راه‌آهن چابهار زاهدان، میزان بار قابل حمل در این خط و ظرفیت بندر شهید بهشتی، نحوه اتصال ریل بندر، نقش راه آهن چابهار-زاهدان در کریدورهای داخلی و بین المللی، امکان توسعه خطوط دوم و پیشتر در گونه مدت و بلند مدت، ظرفیت های سرمایه گذاری بین المللی و مراکز بار موجود در مجاورت این خط آهن مورد بررسی قرار گرفت.

محمدحسین سروش سرپرست مرکز توسعه سیاست‌های راهبردی وزارت راه و شهرسازی در این جلسه با اشاره به تاریخچه راه آهن چابهار-زاهدان گفت: این پروژه از سال ۱۳۰۴ در دستور کار دولت بوده و امید است با تدابیر وزیر راه و شهرسازی و برنامه‌ریزی‌های انجام شده در سال ۱۴۰۴ تکمیل و آماده بهره‌برداری شود.

وی افزود: در جلسات بعدی، بندر شهید بهشتی با حضور نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی و نقش میدا- مقصدی و اتصالی ایران مورد بررسی قرار می‌گیرد. سرپرست مرکز توسعه سیاست‌های راهبردی وزارت راه و شهرسازی یادآور شد: از نشست های تخصصی کارگروه پژوهش ابتکار ایران راه، گزاره‌ها استخراج و پایش می‌شوند و حل مساله صورت می‌گیرد

توسعه سیستان و بلوچستان با بهره‌برداری از راه‌آهن چابهار - زاهدان

بهره‌برداری از راه‌آهن چابهار -زاهدان - سرخس به عنوان یکی از ابرپروژه‌های ریلی کشور تا یک سال آینده در حالی رقم خواهد خورد که این امر منجر به رونق توسعه‌ای عظیم در سیستان و بلوچستان به‌ویژه شهر بندری چابهار خواهد شد.

مهمترین طرح گذرگاهی ایران در حالی با تکمیل خط ریلی چابهار - زاهدان- سرخس رقم خواهد خورد که این اتفاق بزرگ که جزو مصوبات سفرهای اعضای هیات

دولت نهم و دهم به استان‌های سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی بود از چابهار آغاز و با عبور از ایرانشهر، خاش، زاهدان، میلک، نهبندان، بیرجند، قاین و گناباد از طریق ایستگاه کالشور در حوزه شهرستان تربت‌حیدریه به راه‌آهن بافق- مشهد متصل می‌شود.

با بهره‌برداری از راه‌آهن چابهار - میلک - زاهدان - سرخس، سیستان و بلوچستان از چند مسیر به راه‌آهن سراسری جمهوری اسلامی و چندین کشور همسایه ایران متصل و این امر منجر به رونق توسعه‌ای عظیم در این استان به‌ویژه شهر بندری چابهار خواهد شد.

از آنجایی که یکی از کوتاه‌ترین و باصرفه‌ترین مسیرهای اتصال کشورهای حوزه خلیج‌فارس و شبه‌قاره هند به کشورهای حاشیه دریای خزر و شرق اروپا کریدور شمال -جنوب است، راه‌اندازی این کریدور حائز اهمیت بوده چرا که ایران به لحاظ منافع اقتصادی، سیاسی و امنیتی از اولویت بالایی برخوردار است.

مهم‌ترین طرح گذرگاهی ایران در حالی با تکمیل گذرگاه ریلی چابهار -زاهدان- سرخس رقم خواهد خورد که این اتفاق بزرگ منجر به رونق توسعه‌ای عظیم در سیستان و بلوچستان به‌ویژه شهر بندری چابهار خواهد شد.

راه‌آهن زاهدان به سرخس، دومین اقدام در طرح جهش کریدور ترانزیتی شمال به جنوب است که تنها بندر اقیانوسی منطقه را به اصلی‌ترین مرز ترانزیت ریلی کشور یعنی سرخس متصل می‌سازد و ترکمنستان و چهار کشور دیگر آسیای مرکزی را از طریق خطوط ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند به گونه‌ای که می‌توان گفت این راه اقیانوس هند را به آسیای مرکزی پیوند می‌دهد.

راه‌آهن زاهدان - ایرانشهر - چابهار - میلک - سرخس در حالی یکی از مهم‌ترین پروژه‌ زیرساختی ریلی کشور به طول یک هزار و ۳۵۰ کیلومتر است که قطعه اول آن به طول ۱۳۰ کیلومتر، چابهار را به زاهدان و مرز میلک و قطعه دوم هم به طول ۶۱۰ کیلومتر زاهدان را به بیرجند، مشهد و در انتها به سرخس متصل می‌کند.

برای طرح راه‌آهن چابهار - زاهدان با موافقت رهبر معظم انقلاب از تسهیلات صندوق توسعه ملی استفاده شده و بخش زاهدان - خاش به طول ۱۵۰ کیلومتر اخیراً به بهره‌برداری رسیده و تاکنون تلاش‌های پیمانکاران باعث پیشرفت ۷۰ درصدی این طرح شده است.

در همین راستا محمد گرمی، استاندار سیستان و بلوچستان در دومین نشست خبری خود با اصحاب رسانه استان با اشاره به روند رویه‌رشد راه‌آهن زاهدان - چابهار بیان کرد: این استان به یک کارگاه عمرانی تبدیل شده، در حوزه راه‌آهن با تمام توان در حال انجام عملیات راه‌آهن آینده راه‌آهن چابهار به زاهدان افتتاح شده که با این افتتاح توسعه عظیمی به‌ویژه در حوزه بندر رخ خواهد داد.

پیشرفت فیزیکی ۷۰ درصدی راه‌آهن زاهدان - ایرانشهر - چابهار

معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار سیستان و بلوچستان گفت: در حال حاضر از هشت قطعه این مسیر ریلی ۲ قطعه از ۱۰ صدهمصد به اتمام رسیده و در حال بهره‌برداری است و در بررسی‌های فنی این طرح قسمت‌های زیرسازی، اجرای تقاطع‌ها و پل‌های خاص و آبروها و تونل‌ها حدود ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و نیاز هست در اجرای روسازی و احداث ایستگاه‌ها سرعت عملیات اجرایی افزایش یابد تا هر چه زودتر استان از این خط مهم ریلی بهره‌مند شود.

منصور بیجار در گفت‌وگو با ایرا افزود: بر اساس طراحی‌های باری پیش‌بینی شده برای این خط، می‌توان با تأمین و افزایش ناوگان ریلی مخزن‌دار، برای تسهیل در انتقال فرآورده‌های نفتی از مبادی تولید به انبارهای نفت استان نیز، برای جابه‌جایی سوخت موردنیاز سیستان و بلوچستان استفاده کرد.

طرح مهم ریلی راه‌آهن زاهدان - ایرانشهر - چابهار - میلک - سرخس موجب اتصال کشورهای آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوسی و سبب ایجاد بستر مناسب برای توسعه و رشد اقتصادی منطقه خواهد شد. وی ادامه داد: پس از افتتاح خط ریلی زاهدان-خاش و با حرکت اولین قطار مسافربری، روزانه شاهد جابه‌جایی هم‌استانی‌ها و مردم به‌صورت رفت و برگشتی و کاهش تصادفات در این محور هستیم.

معاون استاندار سیستان و بلوچستان بیان کرد: مرحله دیگر این طرح که هم‌اکنون در حال اجراست اتصال خط ریلی زاهدان به میلک است تا با افزایش توان و ظرفیت جابه‌جایی بار و مسافر شاهد شکوفایی و رونق مبادلات مرزی در استان باشیم.

وی خاطرنشان کرد: راه‌آهن زاهدان به میلک در ۶ قطعه به طول ۶۶ کیلومتر طراحی‌که در حال حاضر چهار قطعه از آن به پیمانکار واجد شرایط برای اجرا واگذار شده است. بیجار گفت: پیش‌بینی شده است اتمام این طرح برای اتصال چابهار به میلک به‌صورت ریلی حدود ۲۴۰ هزار میلیارد ریال دیگر هزینه در برداشته باشد.

وی افزود: این طرح مهم ریلی موجب اتصال کشورهای آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوسی و سبب ایجاد بستر مناسب برای توسعه و رشد اقتصادی منطقه خواهد شد.