

اقتصاد دریا

شیلات

صید ماهی حلوا سفید در خوزستان آزاد شد

معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات خوزستان گفت: مجوز آزادسازی صید ماهی حلوا سفید در صیدگاه‌های استان‌های خوزستان و بوشهر صادر شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی دانش مهر اعلام کرد: براساس مصوبه کمیته مدیریت صید استان خوزستان و سپری شدن مدت ممنوعیت صید ماهی حلوا سفید، صید این گونه به شیوه‌های مجاز در صیدگاه‌های خوزستان و بوشهر تا اطلاع بعدی آزاد شد.

وی به وجود ۱۱ بندر و یک‌هزار و ۷۰۲ شناور صیادی در خوزستان اشاره و اظهار کرد: صید و صیادی یکی از مشاغل قدیمی و سنتی در مناطق ساحلی استان است. معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات خوزستان گفت: استان خوزستان با برداشت بیش از ۴۸ هزار تن انواع آبزیان و ۱۰ هزار و ۳۳۱ نفر صیاد، رتبه چهارم صید و صیادی در کشور را دارد.

ماهی حلوا سفید یا به اصطلاح محلی‌س زبیدی یکی از ماهی‌های با ارزش شیلاتی و اقتصادی در آب‌های جنوبی ایران به شمار می‌رود که به دلیل ارزش تجاری و تقاضای مصرف بالا در دهه‌های اخیر تحت فشار صیادی زیادی قرار دارد.

تشکیل سومین دوره آموزشی تخصصی مکانیزاسیون آبی‌ری‌پروری در استان اردبیل
با تأکید بر ناتو حباب، سومین دوره آموزشی تخصصی مکانیزاسیون آبی‌ری‌پروری، در استان اردبیل برگزار شد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، در راستای شعار سال مبنی بر افزایش تولید، و در راستای تکمیل دوره های آموزشی قبلی امروز دوم مردماه ۱۴۰۳ باحضور کارشناسان، آبی‌ری‌پروان و بهره برداران بخش شیلات در محل سالن جلسات اداره کل شیلات استان اردبیل در حال برگزاری است.

راه‌اندازی سکوی الکترونیک تجارت آبزیان در غرب آسیا



سازمان شیلات ایران و منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار، برای راه‌اندازی سکوی الکترونیک تجارت آبزیان در غرب آسیا، همکاری می کنند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، سید حسین حسینی معاون وزیر و رئیس سازمان در سفر به چابهار، تفاهم نامه همکاری دو جانبه بین این سازمان و منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار را به امضا رساند.

امضای این تفاهم نامه در راستای عمران و آبادانی، رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری در راستای اجرای سیاست‌های کلی ابلاغی توسعه دریا محور که از سوی مقام معظم رهبری مدظله‌العالی عنوان شده، است. این تفاهم‌نامه با هدف افزایش تعامل، تقویت همکاری و بهره‌گیری مطلوب از ظرفیت‌های موجود در منطقه آزاد چابهار و استفاده از توانمندی‌های طرفین در قالب پوشش منطقه‌ای و در راستای توسعه فعالیت‌های شیلاتی است.

همچنین مشارکت، همکاری و حمایت از سرمایه‌گذاران در حوزه آبی‌ری‌پروری، ایجاد و توسعه صیاد مارکت به منظور حمایت از جامعه صیادان کشور، همکاری و هم افزایی در زمینه توسعه صادرات محصولات شیلاتی و صادرات میعد، پشتیبانی از صید صنعتی با ایجاد ناگروه صیادی و همچنین همکاری در توسعه و استفاده از فناوری‌های نوین و دانش بیان در صنایع شیلاتی و صنایع وابسته به آن برخی از مفاد این تفاهم نامه است. مشارکت در تامین منابع مالی و اعتبار پروژه‌های شیلاتی، همکاری در طرح‌های بهسازی و راه‌اندازی بنادر صیادی، همکاری در راه‌اندازی سکوی الکترونیک تجارت آبزیان در غرب آسیا، همکاری در جهت احداث و راه‌اندازی شهرک تخصصی شیلات ، همکاری در ایجاد زیرساخت و همکاری در جهت احداث و راه‌اندازی واحدهای فرآوری و بسته‌بندی آبزیان از دیگر زمینه‌های همکاری محسوب می‌شود.

لازم به ذکر است به موجب این تفاهم نامه طرفین تعهد کردند که در راستای معرفی و جذب سرمایه‌گذاران در حوزه فعالیت‌های شیلاتی، تخصیص اراضی مورد نیاز جهت توسعه فعالیت‌های آبی‌ری‌پروری، شناسایی اولویت‌های پژوهشی منطقه آزاد چابهار و انعکاس آن به دانشگاه‌ها و موسسات علمی و آموزشی و هماهنگی بین ادارات کل شیلات استان‌ها، تدوین و ارائه برنامه‌های آموزشی متناسب با نیاز جامعه صیادان و آبی‌ری‌پروان، بروز رسانی و اجرای روش‌های نوین را در دستور کار خود قرار دهند. گفتنی است مقرر شد جهت عملیاتی کردن مفاد تفاهم نامه کارگروهی متشکل از نمایندگان هر دو دستگاه تشکیل، تا موضوعات قابل اجرا که نیاز به انعقاد قرارداد مشخص دارد، استخراج و تا عملیاتی شدن آنها پیگیری‌های لازم، به صورت ماهیانه انجام و به دبیرخانه گزارش شود.



گروه ترانزیت – زهره آقاجانی – کارشناس ارشد ساخت و توسعه زیربنای‌های حمل‌ونقل کشور با اشاره به اینکه صنعت ریلی ایران دارای مشکلات بسیاری است و درمان‌ش، گفت:اتمام خط ریلی کرمانشاه – خسروی در دستور کار دولت چهاردهم باشد.
به گزارش اقتصادسراسر آمد، سید مرتضی ناصریان کارشناس ارشد ساخت و توسعه زیربنای‌های حمل‌ونقل کشور در گفت‌وگو با خبرنگار مهر در خصوص اولویت‌های تکمیل و احداث خطوط ریلی کشور در دولت چهاردهم، گفت: روند رشد حمل‌ونقل ریلی کشور مطلوب نیست، و جهش در حمل‌ونقل ریلی کشور لازم است و می‌تواند در فرآیند توسعه اجتماعی و اقتصادی کشور مؤثر باشد؛ بر همین اساس رشد صنعت ریلی نیازمند مدیریت اصولی و همه جانبه و تخصصی است.

کارشناس ارشد ساخت و توسعه زیربنای‌های حمل‌ونقل کشور در ادامه تأکید کرد: خدمات حمل‌ونقل یکی از عوامل مؤثر و پیشران اقتصاد کشور به شمار می‌رود اما طی ۲ دهه گذشته به حوزة حمل‌ونقل توجه علمی و صحیحی نشده و بر همین اساس مرحوم رحمان دادمان وزیر اسبق راه و ترابری می‌گفت: «انقدر که در وزارت راه به ساخت و ساز زیربناها توجه می‌شود، به مبحث اصلی حمل‌ونقل توجهی نمی‌شود، طبق این گفته هدف اصلی حمل‌ونقل است نه ساخت‌وساز زیربناها.

وی ادامه داد: با توسعه و مدیریت حوزه حمل‌ونقل، بی‌شک می‌توان شرایط بهتری را در بخش‌های اقتصادی و اجتماعی کشور (صادرات و واردات، تولید معادن و کارخانه‌ها، گردشگری، مسافرت و ترانزیت) فراهم کرد، این بخش‌ها خواستار بهره‌مندی از ماهیت اصلی حمل‌ونقل هستند، لذا بخش حمل‌ونقل به عنوان پیشتران کلیدی در اقتصاد کشور، دچار مشکلات اساسی (کمبود خدمات حمل‌ونقل همگانی، آمار بالای سوانح و تلفات آن، مصرف انبوه سوخت، آلایندگی، پایین بودن سطح کیفی خدمات ترابری به تناسب قیمت‌ها و …) است.

این مسئول تصریح کرد: آنچه که در حوزه حمل‌ونقل زمینه شکوفایی بالاتری دارد و با توسعه پایدار هماهنگی دارد، حمل‌ونقل ریلی خواهد بود، زیرا فرصت‌های قابل توجهی برای رشد این صنعت فراهم است که متأسفانه عملی نمی‌شود؛



یک فعال بخش خصوصی خبر داد:

خروج مغروقه‌ها از اروندرود متوقف شد

یک فعال بخش خصوصی از تعطیلی شرکت‌های غواصی به دلیل توقف پروژه‌های خروج مغروقه‌ها از آب‌های اروندرود خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، شسبیب صارمی فعال بخش خصوصی به مانا بیان کرد: در حوزه فعالیت ما یعنی شهر خرمشهر، هفت تا هشت شرکت غواصی داریم که به دلیل توقف پروژه خروج مغروقه‌ها از دریا تعطیل شده است. وی افزود: در حال حاضر کار نیست و فقط بعضی جاها کار لایروبی داخل بندر یا اروندرود پیش می‌آید. شرکت‌هایی که جرقیل و بارج و ماشین آلات سنگین برای لایروبی دارند، در مناقصه و مزایده شرکت می‌کنند و آن‌ها دیگر نیازی به غواص ندارند.

این فعال بخش خصوصی گفت: پیش از این شرکت‌های ما پروژه‌های کوچک شناورسازی مغروقه‌ها را انجام می‌داد و همچنین به علاقمندان غواصی، آموزش می‌دادیم. وی ادامه داد: ما شناورهای حادثه دیده را از دریا خارج می‌کردیم. قبلاً با سازمان بنادر و دریانوردی کار می‌کردیم. کار ما اکثراً در محوطه خودمان یعنی خرمشهر انجام می‌شد و مغروقه‌های جنگ که در اروندرود و کارون بودند را از آب خارج می‌کردیم.

صارمی توضیح داد: ما به صورت شراکتی با افراد دیگر کار می‌کردیم. کار غواصی توسط شرکت ما انجام می‌شد و کارهایی که نیاز به جرقیل و ماشین آلات داشت را شرکت دیگر تأمین می‌کرد.

وی تأکید کرد: در حال حاضر مغروقه در منطقه زیاد است، ولی هزینه‌های بارج جرقیل خیلی افزایش یافته است و دیگر با قیمت‌های قدیمی نمی‌توانیم کار کنیم. ضمن آنکه برگزاری مزایده و مناقصه برای خروج مغروقه‌ها هم متوقف شده است. این فعال بخش خصوصی درباره زمان توقف خروج مغروقه‌ها از دریا گفت: از سال ۹۵ تا کنون خروج مغروقه‌ها از آب متوقف شده است. سازمان بنادر قصد داشت با خروج قایق‌ها و کشتی‌های غرق شده از آب، امکان تردد را برای کشتی‌های بزرگ فراهم کند.

وی افزود: به دنبال خروج مغروقه‌ها لایروبی رودخانه هم انجام می‌شد، اما با توجه به شرایطی که پیش آمده است، این کارها متوقف شده است. دلیل توقف فعالیت‌ها هم نبود بودجه است.

به گفته صارمی، سازمان بنادر برای خروج هر مغروقه در سال‌های ۹۰ تا ۲۰۰۹، ۳۰۰ میلیون در نظر می‌گرفت، اما اکنون این ارقام به صفره نیست. باید دو تا سه میلیارد تومان برای هر مغروقه در نظر بگیرند تا وی اضافه کرد: در حال حاضر برخی نهادها کار خروج مغروقه‌ها را انجام می‌دهند، اما داخل رودخانه کاری انجام نشده است و فعالیت‌ها در دریا انجام می‌شود.

این فعال بخش خصوصی توضیح داد: این روزها به صورت پروژه‌ای و روزمزدی کار می‌کنیم و بخش عمده درآمدان از محل آموزش دادن به علاقمندان غواصی کسب می‌شود. بیمه نداریم و باید خودمان به صورت آزاد، خود را تحت پوشش بیمه قرار دهیم.

مروری بر اولویت‌های ریلی دولت چهاردهم

ضرورت تسریع در تصویب

و ابلاغ طرح جامع حمل و نقل

بندر شهید بهشتی چابهار را به شبکه راه‌آهن متصل می‌نماید و می‌تواند تبادلات باری در استان سیستان و بلوچستان را تسهیل کند. همچنین این خط ریلی مقدمه‌ای برای ترانزیت ریلی در شرق کشور خواهد بود.

این مسئول ادامه داد: پروژه ریلی نیمه‌کاره شهرکرد به اصفهان که در بین مسیر خود شهر بروجن را در برمی‌گیرد بالای ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، البته در شهر بروجن کارخانه‌های بسیاری وجود دارد که اتصال این خط ریلی از بعد باری و مسافری اهمیت دارد که در دولت چهاردهم اتمام این خط ریلی مقصور و ارزنده است.

ناصریان افزود: پروژه‌های ریلی که در مناطق کوهستانی قرار دارند نسبت به پروژه‌های دیگر هزینه بیشتر را صرف می‌کنند و مراحل ساخت آنها نیز دشوارتر است، به‌طور مثال خط ریلی موجود دورود به اندیمشک ظرفیت پایینی دارد اما تقاضای آن زیاد است، این محور موجود قابلیت افزایش ظرفیت قابل توجهی را ندارد و برای جبران کمبود ظرفیت، خط ریلی جدید دورود سخرم آباد-اندیمشک در دست‌اجراست البته این پروژه مسیری کوهستانی و دشوار دارد اما منافع قابل توجهی برای استان خوزستان و فعالیت بندر امام خمینی (ره) به دنبال خواهد داشت.

رونق و توسعه اقتصادی با ساخت خط ریلی رشت – آستارا و کریدور شرق کشور

به گفته وی، خط ریلی رشت – آستارا نیز برای کشور اولویت دارد و هرچه سریع باید ساخته شود، زیرا شاخه غربی کریدور شمال – جنوب را تکمیل می‌کند و همچنین برای اتصال خط ریلی ایران به دریای سیاه از طریق گرجستان می‌تواند، مفید باشد. همچنین برای صادرات و واردات و ترانزیت به کشورهای آذربایجان و روسیه منافع چشمگیری برای کشور خواهد داشت.

وی در پایان افزود: خط ریلی که در امتداد راه‌آهن چابهار – زاهدان در راستای شمالی – جنوبی قرار دارد از زاهدان به مرز میلک می‌رسد و بعد شهر بیرجند را پوشش می‌دهد و در نهایت در ایستگاه یونسی (نزدیک تربت حیدریه) به شبکه موجود راه‌آهن متصل می‌شود، و محور میان‌بر قابل توجهی در شبکه ریلی شکل می‌گیرد که کریدور ترانزیتی شرق کشور را در راستای شمالی – جنوبی فراهم می‌کند، به عبارت دیگر اگر زاهدان به یونسی متصل شود بار از چابهار به سمت سرخس در مسیر مستقیم می‌تواند سیر کند که موجب بهبود ارتباط ریلی با افغانستان و ترکمنستان می‌شود و به تبع آن کشورهای آسیای میانه و روسیه هم امکان حمل بار بیشتری را خواهند داشت و این محور مورد علاقه کشور هندوستان نیز به شمار می‌رود.



بازار اندازه‌ی مسیر دریایی بندر خرمشهر به بندر بصره:

بخشی از زوار از طریق دریا به عتبات عالیات می‌روند

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: بازار اندازه‌ی مسیر دریایی بندر خرمشهر به بندر بصره بخشی از زوار اربعین از طریق دریا به عتبات عالیات مشرف خواهند شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی عسکری با بیان اینکه امسال جمعیت زیادی از زوار از طریق

مرز شلمچه به کربلا و نجف مشرف می‌شوند، به ایستگاه اظهار کرد: به همین دلیل قصد داریم بخش

دریایی را فعال کنیم و بخشی از زوار را از طریق دریا به سمت عراق بفرستیم.

وی افزود: جلسات متعددی با طرف عراقی طی یکسال گذشته برگزار کردیم که در نهایت منجر به این شد که اگر اتفاق خاصی پیش نیاید، امسال در مقطع اربعین حسینی بخشی از زوار را از طریق اسکله

یا پایانه مسافربری بندر خرمشهر به بندر بصره منتقل کنیم.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه داد: فاصله بندر خرمشهر تا اسکله بصره ۱۹مایل دریایی یا ۳۷کیلومتر است. این مسافت ۴۵ دقیقه تا یکساعت و ربع با شناورها طی می‌شود که بسته به سرعت

شناور دارد.

وی تصریح کرد: برای این موضوع یک پایانه مسافری مجهز بین‌المللی در بندر خرمشهر داریم و احیا کردیم. یک شناور هم از طریق بخش خصوصی تهیه شده است که بخش خصوصی سفر را انجام دهد.

این شناور ظرفیت ۳۲۰ نفری دارد. البته باید موسسات استاندارد ظرفیت آن را تأیید کنند.

عسکری عنوان کرد: در مرکز بصره اسکله‌ای به نام کرش وجود دارد که امکانات موقتی در آنجا راه اندازی شده است. زوار در آنجا پیاده می‌شوند و کارهایشان را انجام می‌دهند و از آنجا به وسیله وسایل

حمل و نقلی از جمله تاکسی و اتوبوس و نجف و کربلا اعزام خواهند شد.

وی در ادامه گفت: علاوه بر بندر خرمشهر هماهنگی هایی در بندر آبادان نیز انجام شده است. رو به روی بندر آبادان، عراقی‌ها اسکله‌ای ایجاد کرده‌اند که فعالیت‌های مسافری و تجاری را انجام می‌دهد. اگر کسی بخواهد از این مسیر هم به عراق برود امکان پذیر است که البته مسیر کمی سخت است.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در پاسخ به این سؤال که آیا قیمت بلیت شناورها مشخص شده است یا خیر، گفت: در آخرین نشستی که با عراقی‌ها داشتیم پیشنهاد دادیم یک سفر آزمایشی با شناورها به حضور کارشناسان دو طرف از خرمشهر به بصره داشته باشیم و هزینه‌ها محاسبه شود و

به عددی با بخش خصوصی برسیم. عراقی‌ها نیز اعلام کرده‌اند که تا جایی که امکان داشته باشد در بخش عوارض بندر و هزینه‌ها معافیت ایجاد خواهند کرد. در واقع هدف این است که بتوانیم یک

سفر ارزان برای زائران داشته باشیم.

وی با بیان اینکه هنوز قیمت‌ها مشخص نشده است، تأکید کرد: با مشخص شدن قیمت‌ها اطلاع رسانی دقیقی در خصوص آن و نحوه تهیه بلیت انجام خواهد شد.