

ضرورت توسعه آبی‌ری پروری پایدار
بامدیریت صید غیر مجاز



مجرى طرح پرورش ماهسى در دریا به نقش جامعه محلى و میزان رضایت آنها از این صنعت شیلاتى اشاره کرد و گفت: با سوق دادن جوامع صیادى از صید و صیادى ناپایدار که منجر به کاهش ذخایر آبزیان مى‌شود به سمت آبی‌ پرورى پایدار و مدیریت صیادان غیر مجاز مى‌توان شاهد توسعه هر چه بیشتر صنعت آبی‌ری پرورى شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد رنگرزجدى با اشاره به نقش مهم آبی‌ری پرورى در توسعه اقتصادى محلى و میزان رضایت آنها از این صنعت شیلاتى به جنبه‌هاى اجتماعى، زیست محیطى و اقتصادى شرایط توسعه پایدار را دارا بوده و با اهداف اشتغال زایى جوامع محلى، دوستدار محیط زیست است.

مجرى طرح پرورش ماهسى در دریا به نقش جامعه محلى و میزان رضایت آنها از این صنعت شیلاتى اشاره کرد و گفت: با سوق دادن جوامع صیادى از صید و صیادى ناپایدار که منجر به کاهش ذخایر آبزیان مى‌شود به سمت آبی‌ پرورى پایدار و مدیریت صیادان غیر مجاز مى‌توان شاهد توسعه هر چه بیشتر صنعت آبی‌ری پرورى شد.

وی گفته وی، اگر در برنامه ریزی‌های کلان کشور، جوامع محلی در نظر گرفته نشوند و تأکید فقط بر اجرای پروژه‌های بزرگ صنعتی باشد، با عکس‌العمل جامعه محلی روبه‌رو می‌شویم و مشکلات اجتماعی سد راه توسعه خواهد شد.

وی اشاره به فعالیت ۴۰ مزرعه پرورش ماهی در دریا داد؛ با این ۳۰ مزرعه جدید، مجموع ظرفیت تولید پرورش ماهی در دریا خبر داد و گفت: این مزارع با استقرار ۸۶ قفس جدید در آب‌های خلیج فارس و دریای خزر ایجاد شده‌اند که در مجموع هم اکنون شاهد فعالیت ۷۰ مزرعه پرورش ماهی در خلیج فارس و دریای خزر هستیم.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، ادامه داد: با این ۳۰ مزرعه جدید، مجموع ظرفیت تولید ۲۲ هزار و ۵۰۰ تن ماهی در دریا ایجاد شده است که نقش مهمی در توسعه این صنعت مهم شیلاتی خواهد داشت.

ذوالجودى خبر داد؛

پیشرفت فیزیکی ثبت‌داده‌های تنوع زیستی دریایی تا ۸۰ درصد



معاون سابق محیط‌زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست از پیشرفت فیزیکی ثبت داده‌های تنوع زیستی دریایی تا ۸۰ درصد خبر داد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، مراسم تکریم و معارفه معاونین سابق و جدید محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست صبح امروز در سالن جلسات سازمان حفاظت محیط زیست برگزار شد.

در این مراسم مجتبی ذوالجودى، معاون سابق محیط‌زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست بیان کرد: سازمان حفاظت محیط زیست در معاونت دریایی نیروی انسانی ارزشمند و توانمندی دارد و همین امر باعث شد تا بتوانیم به وظایف خود به نحو احسن عمل کنیم.

وی با تأکید بر اینکه سیاست‌های توسعه دریا محور ابلاغی مقام معظم رهبری در دو سال اخیر به صورت ویژه پیگیری شد، تصریح کرد: ۱۸ هدف، ۱۲ برنامه و ۶۲ اقدام در حوزه دریا محور داشتیم که امیدواریم این برنامه‌ها در دوران جدید نیز پیگیری شود.

معاون سابق محیط‌زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست افزود: ثبت داده‌های تنوع زیستی دریایی تا ۸۰درصد پیشرفت فیزیکی داشت. همچنین خطوط تنسوپه پساب پتروشیمی دریاها نزدیک به ۷۰درصد پیگیری و انجام شد. وی گفت: لاهیجان زاده از بدنه سازمان و جز متخصصین حوزه دریایی و تالاب‌ها است و برای وی و همکاران عزیزم در این معاونت آرزوی موفقیت دارم.



گروه ترانزیت بین المللی – مجید صیادنورد –

جغرافیایی خاص خود در پهنه جنوبی دریای کاسپین، نزدیکی به پایتخت و قطب‌های صنعتی کشور، بهره‌مندی از تنوع کامل حمل و نقلی (دریایی، هوایی، ریلی و جاده‌ای)، وجود توانمندی‌های قابل توجه در عرصه تولید و فرآوری محصولات کشاورزی، شیلاتی در کنار شهرک‌های صنعتی و قابلیت علمی-فناوری خوب موسسات علمی-آموزشی-تحقیقاتی آن که خلاصه در کیفیت نیروی انسانی (مدیریتی، فنی – مهندسی و پژوهشی) می‌شود؛ زمانی که با منطقه آزاد تجاری صنعتی این استان یعنی انزلی و سابقه تجاری چند صد ساله گیلانیان جمع‌شود. در یک فراتحلیل، موقعیت گیلان در معادلات ترانزیت و دیپلماسی اقتصادی به جایگاه ژئوپلتیک، ژئواکونومی و ژئواکونومیک ارتقاء می‌بخشد. مزیت رقابتی گیلان در معادلات بین‌المللی منوط به بهره‌برداری حداکثری از ایسن راهگذرهای ارتباطی میان اقتصادهای روسیه، قزاقستان، چین و ... است.

کریدور یساراهگذرهای بین‌المللی مسیرهای تجاری توافق شده میان چندین کشور قلمداد می‌شوند که به منظور هماهنگی جهت تسریع و تسهیل روندهای نقل و انتقال کالا در جهان جهانی شده قرن بیست و یکم از اهمیت روزافزونی برخوردار شده و اساساً به یکی از شاخص‌های

تقویت، تثبیت یا تضعیف موقعیت ملی یک کشور در مناسبات اقتصاد بین‌المللی و به تبع آن جایگاه منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای آن در ارزیابی‌های اقتصادی نقش محوری ایفا کرده و قادر است بر مناسبات داخلی قدرت(اقتصادی، سیاسی، اجتماعی) و شاخص‌های کسب و کار درونی یک اقتصاد ملی اثرگذار باشد.

ظرفیت‌های گیلان در تقویت تجارت

بر این اساس موقعیت یک مسیر تجاری میان چند کشور معطوف و وابسته به موفقه‌های مهمی همچون: استانداردسازی قوانین و مقررات؛ ترسیم و تعهد نسبت به تأمین منافع ذی نفعان بهمرأه زمینه‌سازی برای تعریف منافع برای سایر کشورها؛ تقویت زیرساخت‌های سخت‌افزاری – نرم‌افزاری حمل و نقلی؛ وجود چشم‌انداز و راهبرد منسجم ملی مبتنی بر احصاء بهینه از فرصت‌ها، تهدیدات، ظرفیت‌ها و مزیت‌های یک کشور در عرصه تجارت بین‌المللی؛ و در نهایت سیاست خارجی جامع، هوشمندانه و آینده‌نگرانه به منظور بهره‌برداری حداکثری از شاخص‌های پیش گفته است.

عنايت داشته باشیم که گیلان در مسیر چند کریدور بین‌الملل قرار داشته و از ظرفیت کم نظیر تبدیل شدن به هاب حمل و نقل چند وجهی – ترکیبی میان مناطق جغرافیایی و اتحادیه‌های بین‌المللی برخوردار است که مهم‌ترین آن‌ها از

بررسی مزیت رقابتی استان گیلان

در معادلات بین‌المللی

موقعیت استراتژیک گیلان در کریدورهای بین‌المللی

تأمین منافع کریدوری ترکیه و آذربایجان

بر پایه حذف منافع ایران است!

ظرفیت‌های جایگزین کریدور زنگزور

در یک معادله مبتنی بر واقعیت باید توجه داشت که جمهوری‌های ترکیه و آذربایجان با وجود منابع مشترک هویتی، جغرافیایی، تاریخی و اقتصادی؛ رقبای مابوده و مع‌الاسف مدل رقابتی آنها مبتنی بر بسازی حاصل جمع صفر است.

به این معنسی که تأمین منافع کریدوری آن‌ها براساس حذف منافع ایران بنا نهاده شده؟! موضوعی که در کریدورهای زنگزور و لاجین که با محوریت دو دولت فوق در دستور کار قرار دارد. همچنین ایجاد مشکل برای ترانزیت کالاهای ایرانی و عبوری از طریق ایران در بندر خشک خورگوس قزاقستان با چین قابل مشاهده است.

از سوی دیگر در صورتی که مسئولان استانی گیلان و ملی کشور، تمام موجودی سبید ترانزیتی خود را از محور زمینی و از گذرگاه آستانارای عزیزمان – که به دو بخش ایرانی و آذربایجانی تقسیم‌شده – عبور دهند. کما این که طی حدود سه دهه اخیر این مسیر مرزی به یکی از سه مبادی اصلی صادراتی جمهوری اسلامی تبدیل شده؛ در واقع ما در زمین دو کریدور زنگزور و لاجین بسازی کرده و زمینه تقویت آن‌ها از طریق ترانزیت کالا در این راهگذر زمینی (جاده‌ای و ریلی) را فراهم کرده‌ایم!

واکنش شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل به گزارش «اقتصادسراسرآمد»؛

«ذبح شدن تالاب استیل به پای قطار» تحیل واقع بینانه‌ای نیست

جوابیه‌ای برای «تیر خلاص تالاب استیل»

مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور حرفه‌ای تر بود که برای شفاف‌سازی در ادامه بخشی از این اطلاعات خدمت خوانندگان محترم ارایه می‌شود. برنامه ریزی برای احداث این مسیر ریلی با کمترین آسیب زیست محیطی در جلسات متعدد پیگیری و شفاف‌سازی شده است از جمله جلسه مورخ ۱۴۰۳/۵/۲۴ با شرکت آب منطقه‌ای گیلان که در آن گزینه پیشنهادی برای حفظ حدود بستر و حریم تالاب استیل مورد تأیید کارشناسان محیط زیست قرار گرفته است.

رئیس هیات مدیره و مدیرعامل محترم شرکت آب منطقه‌ای گیلان نیز طی نامه شماره ۱۸۴۵۴/۱۱۱/۰۳/۲۴مورخ ۱۴۰۳/۷/۲۴ با بررسی واریانت‌های پیشنهادی از سوی شرکت ساخت و توسعه برای حفظ تالاب اعلام کرده است "اجرای تونلی به طول ۱۷۹ متر به منظور رعایت حدود بستر و حریم تالاب، اجتناب از ورود به محدوده‌های مسکونی و ... به عنوان گزینه منتخب برگزیده شده است و در نامه ذکر شده است که: "اثرات احداث تونل راه‌آهن از محدوده فوق‌الذکر در ارتباط با منابع آبی قابل ملاحظه نبوده و از نظر شرکت مذکور "اجرای واریانت تونل بلند(دوم) گزینه مناسب به نظر می‌رسد.

در کلام ساده‌تر "ذبح شدن تالاب استیل به پای قطار" که در گزارش آمده است تحیل واقع بینانه‌ای از این اقدام نیست و مسئولان نیز هنگام با فعالان محیط زیست نگران منابع موجود برای نسل‌های آینده هستند که در ساخت راه‌آهن رشت-آستانارا نیز رعایت می‌شود.

مسعود جهانی
رئیس ارتباطات و اطلاع رسانی



و یکی از دستاوردهای سفر به این کشور معرفی کالاهای بوده است. استاندار گیلان با انتقاد از سهیل انگاری‌های صورت گرفته در حوزه معاونت اقتصادی جهت عدم ساماندهی گمرک آستانرا بیان کرد: عدم ساماندهی گمرک آستانرا و بلا تکلیفی کامیون داران در این بندر قابل پذیرش نیست. عباسی با تأکید بر لزوم ساماندهی گمرک آستانرا و حل مشکل ترافیک کامیون‌ها اضافه کرد: پای من به آستانرا باز شود برخی آقایانی که از مسؤولیت سر باز زدند باید استعفا بدهند و بروند.

وی با اشاره به درآمد ۵ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان درآمد ارزی و عوارض گمرکی در بندر آستانرا افزود: بخشی از این درآمد باید صرف تجهیز و ساماندهی گمرک شود.



مطالعات ژئوفیزیک و ژئوتکنیک نیز انجام شده است. توسعه پایدار و رویکرد عدم اختلال در تغذیه تالاب استیل در اجرای این مسیر ریلی همواره مد نظر بوده و بر اساس بررسی‌های انجام شده در جلسات مشترک با مسئولان شرکت آب منطقه‌ای گیلان حدود بستر و حریم تالاب استیل در احداث این طرح راهبردی کشور رعایت شده است.در این گزارش به اطلاعات بر مبنای منابع غیر رسمی و مشاهدات میدانی استناد شده است که نوشتن گزارش و درج اطلاعات موثق با مراجعه به مسئولان ساخت این مسیر ریلی در وزارت راه و شهرسازی و شرکت

استاندار گیلان:

بلا تکلیفی گمرک آستارا قابل پذیرش نیست

... رشت در محدوده امامزاده هاشم بیان کرد: حذف فرایند دریافت فیزیکی عوارضی منجر به کاهش ترافیک در محدوده امامزاده هاشم (ع) می‌شود. عباسی با بیان اینکه مسیر صادرات از گیلان کاهش پیدا می‌کند، گفت: مدهای حمل و نقل جهت سرعت بخشی صادرات به روز رسانی شود. وی با انتقاد از برخی فضا سازی منفی در خصوص سفر هیات اقتصادی و تجاری به روسیه افزود: این سفرها در همه استان‌ها اتفاق افتاده اما در گیلان به گونه‌ای فضا سازی شده که تیم اقتصادی استان برای تفریح و سیاحت به روسیه رفته است، در دمای زیر ۱۸ درجه چه کسی برای تفریح می‌رود!؟

استاندار گیلان با تأکید بر لزوم بازاریابی محصولات این استان در روسیه و کشورهای حاشیه خزر بیان کرد: بازاریابی محصولات استراتژیک گیلان در روسیه و کشورهای حاشیه خزر بدون سفر و نشست‌های مشترک اتفاق نمی‌افتد. عباسی با بیان اینکه دستاوردهای مثبت سفر به روسیه تبیین شود، گفت: به جای پرداختن به دستاوردهای سفر فقط به نقاط منفی سفر و بخش هزینه داشت آن مورد توجه قرار گرفت.وی با بیان اینکه بازار روسیه در تسخیر دیگر کشورها قرار دارد، افزود: کالاهای و محصولات ایران و گیلان در روسیه شناخته شده نیست