



مدیر شیلات و امور آبزیان جهاد کشاورزی استان قم، گفت: ۱۴ فقره مجوز پرورش آبزیان به ظرفیت تولید ۱۶۶ تن ماهیان پرورشی و ۶ میلیون و ۸۰۰ هزار قطعه ماهیان زینتی در سال گذشته صادر شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا طاهری در زمینه پرورش ماهیان خاویاری، به ایسنا اظهار کرد: پرورش ماهیان خاویاری در استان قم از سال ۱۳۸۰ آغاز شده و رتبه اولین پرورش موفق ماهیان خاویاری در کشور را داراست.

مدیر شیلات و امور آبزیان جهاد کشاورزی استان قم، ادامه داد: ۹ مرکز پرورش ماهیان خاویاری با ظرفیت تولید سالانه ۱۱۰ تن گوشت در استان فعالیت دارند. وی با بیان اینکه در سال ۱۴۰۲ میزان ۶۸ تن ماهیان خاویاری و ۱۹۰ کیلو خاویار پرورشی تولید شده است، تصریح کرد: قم دارای رتبه ششم کشور در تولید گوشت ماهیان خاویاری و رتبه هفتم کشور در تولید خاویار پرورشی است.

طاهری عنوان کرد: اعطای تسهیلات بانکی و کمک‌های فنی و اعتباری به متقاضیان ساخت و تجهیز استخرهای ذخیره آب دو منظوره پرورش ماهی، انجام بازدیدهای علمی و آموزشی آبی پروران از مزارع الگویی و موفق پرورش آبزیان، برگزاری کلاس‌های آموزشی تخصصی در زمینه فنون تولید آبزیان، بازدیدهای کارشناسی ادواری از مزارع پرورش ماهی استان و ارائه توصیه‌های کارشناسی را از جمله اقدامات جهاد کشاورزی در راستای حمایت از سرمایه گذاران علاقمند به فعالیت در حوزه شیلات است.

وی اظهار کرد: طی یک سال گذشته، پرداخت ۲۰۵ میلیارد ریال تسهیلات بانکی کم بهره به ۹۷ واحد تولید آبزیان از سوی بنیاد برکت و همچنین معرفی ۲۳۳ میلیارد ریال تسهیلات بانکی سرمایه ثابت و در گردش جهت پرورش آبزیان انجام شده است. مدیر شیلات و امور آبزیان جهاد کشاورزی استان قم در ادامه صدور ۱۴ فقره مجوز پرورش آبزیان به ظرفیت تولید ۱۶۶ تن ماهیان پرورشی و ۶ میلیون و ۸۰۰ هزار قطعه ماهیان زینتی را از دیگر اقدامات جهاد کشاورزی در سال گذشته عنوان کرد.

باحضور معاون اول قوه قضاییه سه هزار هکتار از زمین‌های سایت پرورش میگوی کمیشان سنددار شد



۱۲۵ جلد سند مربوط به سه هزار هکتار از زمین‌های سایت پرورش میگوی کمیشان که سال‌ها بلا تکلیف و بدون صاحب بود، به نام سازمان شیلات ایران، سنددار شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، این آیین با حضور حجت‌الاسلام حمزه خلیلی، معاون اول قوه قضاییه، رییس کل دادگستری گلستان و مدیرکل امور اقتصادی و دارایی استان برگزار شد.

مدیرکل امور اقتصادی و دارایی گلستان در حاشیه این مراسم گفت: در راستای وظایف وزارت اقتصاد که امین اموال دولت شناخته می‌شود با همکاری و مساعدت دادگستری گلستان عرصه سه هزار هکتاری سایت پرورش میگو کمیشان پس از چندین سال بلا تکلیفی، دارای سند شد. روح‌الله صلیی ادامه داد: اسناد این عرصه سه هزار هکتاری به نام دولت جمهوری اسلامی به نمایندگی از سازمان شیلات استان به عنوان دستگاه بهره‌بردار صادر شده است.

وی با بیان اینکه همراهی دستگاه‌های اجرایی مختلف از جمله دادگستری، فرماندهی انتظامی، بیمه‌ها، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی در شاخص امنیت سرمایه‌گذاری تاثیرگذار است، یادآور شد: گلستان دومین استان در بخش امنیت سرمایه‌گذاری است.

گلستان در سال‌های اخیر با روی آوردن به توسعه آبی پروری، به یکی از استان‌های برتر پرورش میگو در کشور تبدیل شده که فراهم آوردن مقدمات لازم برای تکمیل چرخه تولید، علاوه بر خود کفایی در این حوزه، میزان برداشت این آبی را افزایش خواهد داد.

سیاست‌های کلی

اقتصاد دریامحور

شیلات

شیلات گروه راهبردی-ایرج گلشنی – دهه ها انتظار کشیدیم تا دریا در سطح آرمانی معنا پیدا کند. دهه ها کوشیدیم که بگوییم ایران یک کشور دریایی است. دهه ها تلاش کردیم بفهمیم و بفهمانیم که دوری ایران و ایرانی از دریا یک توطئه حساب شده استعماری است. دهه ها خون خوردیم تا بدانند راه توسعه واقعی کشورها از دریا می گذرد. روزگار سختی رفت تا مشخص شود اصلی ترین مسیر امنیت کشور ما از دریاست و بیش از هر جـا، از مسیر دریا می توانیم سود یازیان ببریم.

این همه، با شروع سخنان رهبر انقلاب اسلامی در باره دریا و تاکید بر «گنج پنهان» معنا دار شد و سپس بعد از بیش از یک دهه به «ابلاغ سیاست های کلی توسعه دریاپایه» رسید. مسیری سخت و طولانی طی شد تا به این جا رسیدیم. یعنی آبان سال گذشته. ماه ابلاغ سیاست های کلی.

یک سال از ابلاغ گذشت. چیزی به آبان نمانده است. اما همچنان اندر خـم یک کوچه هم نیستیم. هیچ اتفاق مورد انتظاری رخ نداده است. همت ها و تلاش بر اساس همان آمازهای گراف و تخیلی دولتی ها تعریف شد. در بر همان پاشنه دارد می چرخد و ابلاغ سیاست های می رود که فراموش شود.

هیچ تکانه و یا هیچجانی خاص برای تحقق سیاست‌ها نیست. هیچ برنامه‌ای به رغم تاکید و دستورات، تدوین نشده است. هیچ بحث و فحـصی در نگرفته و همچنان دریا مساله دست چندم سیاست مداران و دولتی هایی است که پول دریا زیر دست شان است و نگاه شان به خشکی.

در این بـیحوه، چه باید کرد؟ مسئولیت و رسالت اهالی دریا چیست؟ چه می توان کرد؟ در این باره، چند کلامی با اهالی دریا سخن می گوییم:

هم اندیشی با مسئولان

به نظر می‌رسد، اولین و شاید مهم ترین کار این باشد که با استفاده از رسانه‌ها، دیدگاه های خود را مطرح کنید و به نحوی، به مسئول ذی‌ربط مشاوره بدهید. باور کنید آگاهی و اطلاعاتی که برای شما عادی است، برای اغلب مسئولان



ما مبهم است. اطلاعات شما حکم گنج دارد که در دایره ذهن مسئولان می تواند بازار طلایی ایجاد کند. این که سکوت کنید و بگویید ما بارها گفته ایم و با این بهانه کنار بکشید، نه تنها چیزی درست نمی شود، بلکه ماجرای توسعه دریایی باز به افسانه تبدیل خواهد شد.

مطالبه‌گری اجرای سیاست‌ها

باید بخواهید. باید اجرای سیاست‌ها را مطالبه کنید. باید مطالبه گر حق دریا باشید. باید به هر روش فرهنگی و مدنی مناسب مسئولان را هدف قرار دهید. چرا برای شما تاخیر در اجرای سیاست ها عادی است؟ چرا دغدغه نشان نمی دهید؟ چرا فردی یا جمعی نامه ای به رییس جمهور، رییس مجلس یا رییس دستگاه قضا ارسال نمی کنید؟ چرا از رسانه ها برای هشدار و بیدارباش به آن ها استفاده نمی کنید؟ مطالبه گری اگر نباشد، فکرها دریایی نمی شوند و تصمیم ها به سمت دریا راه باز نمی کنند. باور کنید خیلی از این مسئولان بنا به رسته و شغل و تخصصی که دارند، هرگز چند متر وارد دریا نشده اند. دریا درک نشده است و این را شما بهتر از هر کسی می دانید.

روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد در اختیار شماست. دریست در اختیار شماست. پل ارتباطی بین شما و مسئولان میانی و عالی برای مطالبه گری برای دریا. این کاری است که از ما بر می آید. شما هم از خود بپرسید چه کاری از شما بر می آید.

مسئولان دریایی کافی نیستند

بخش مهمی از مسئولان دریایی، دولتی هستند. یعنی خود این ها چشم به فکس دبیرخانه دوخته اند که دستوری از بالا بیاید. این ها خود را منتظرانند و کما این که بسیاری از آن‌ها جان می دهند برای حفظ وضع موجود. من که مسئولیتم را دارم، مقام را دارم، حقوق و مزایایم را می گیرم، دیگر چه عجله ای دارم که سیاست‌ها اجرایی بشوند یا نشود! کما این که اگر اجرایی شوند، ممکن است من جایگاهم را از دست بدهم. عاقلان می گویند سری که درد نمی کند، دستمال نمی بندند.

روزنامه دریایی سرآمد بررسی می کند

سیاست‌های کلی توسعه

دریامحور و رسالت اهالی دریا

سکوت نکنید و توسعه دریایی ایران را مطالبه کنید

بگذار ببینیم چه می شود!

آیا شما نیز همین طور استدلال می کنید؟ منتظرید ببینید چه می شود؟ قرار است چه شود؟ یکسال گذشت و هیچ. سال دیگر هم بگذرد و هیچ؟ این است مسئولان دریایی در این بخش برای فشار آوردن به دولت مرکزی سه خصوص رییس جمهور- و ایجاد حرکت برای اجرای ابلاغ مقام معظم رهبری کافی نیست. مسئولان دیگر در بخش خصوصی هم ممکن است همچنان مماشات بکنند. البته جمع بزرگی از آن ها واقعا مشتاقانه به دنبال راه و چاره هستند؛ اما آن ها هم نباید احساس تنهایی کنند. همه باهم در کنار هم دریا را بر سر مسئولان فریاد بکشیم و نشان دهیم که جمعیت دریایی چگونه مواج می شود و موج برمی دارد.

از این رو، هر کس در هر جایگاهی که هست، می تواند به مقدر سهم خود به توسعه دریایی کمک کند و اجرای سیاست ها را بخواهد. این خواستن، نه تنها حق طبیعی شماست، بلکه تکلیف شرعی شما هم برای اجرای امر ولی نیز هست. از این رو، در کنار هم قرار بگیرید و صرفا منتظر مدیران دستوری نمانید. این ها برای آب خوردن هم منتظر دستور از بالا هستند، چگونه ممکن است برای کارهای بزرگ پیش قدم شوند. دیپلماسی سیاسی جای مدیریت دولتی را گرفته است. هر اتفاقی که پیش می آید بهانه‌ای است برای توقف و بینیم چه می شود. این یک قاعده است که در دانش مدیریت به آن «اجتناب آرام» می گویند. مدیران دولتی دست به عصا هستند. مدیران بخش خصوصی هم گاهی ملاحظات خاص خودشان را بهانه می کنند و عصا به دست می شـوند. اما اگر حرکت جمعی و گسترده باشد، این ها هم برای توسعه دریا دل باز می کنند.

صف اول: کارشناسان دریایی

در این میانه، کارشناسان دریایی، نخبان و پیشکوتان و صاحبان نظر و تجربه در صف اول هستند. ما همه پشت سر اینان قرار داریم. سخن کارشناسی و پخته یک پیشکوست، بسیار می تواند موثر باشد. بیان نظر یک نخبه دریایی، بسیار کار ساز است. کارشناسان می توانند اطلاعات لازم را برای تصمیم سازی و تصمیم گیری ارائه کنند و در این مطالبه گری بزرگ در خط مقدم دریایی ها قرار گیرند. یادداشت، تحلیل و مصاحبه سه روش مناسب برای کارشناسان است که می توانند افکار عمومی را از یک سو و افکار مسئولان را از دیگر سو در مجمع مطالبه دریا قرار دهند. نقطه نظرات تان را طی یک یادداشت یا تحلیل دقیق به رسانه‌ها ارسال کنید. همه رسانه‌ها استقبال خواهند کرد. ما در روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد علاوه بر استقبال، حاضر به کمک هستیم. در تنظیم و تدوین می توانیم کنار شما باشیم. برای مصاحبه هم کافی است به یکی از رسانه‌ها زنگی بزنید. گرچه عموم رسانه‌ها- غیر از اقتصاد سراسرآمد- به طور تخصصی و ویژه روی محور دریا متمرکز نیستند، اما به هر حال، فضایی برای پرداختن به اخبار و مباحث دریایی دارند و البته آن‌ها هم مشتاق به اجرای سیاست‌ها و توسعه دریایی ایران هستند. آن چه مهم است این است: سکوت نکنید و توسعه دریایی ایران را مطالبه کنید.

رشد



مدیرعامل انجمن بین‌المللی خطوط کروز (CLIA)

رونق اقتصادی بارشدهی سابقه

سفرهای دریایی

رئیس و مدیرعامل انجمن بین‌المللی خطوط کروز (CLIA) گفت: نسل‌های جوان باعث رشد بی‌سابقه سفرهای دریایی در سطح جهان شدند و این سفرها منبعی از رشد اقتصادی در مکان‌های مورد توقف خواهد شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کلی کریگهگ، اظهار کرد صنعت کشتیرانی در حال سوار شدن بر موجی از رشد است که عمدتاً توسط مسافران جوان تر هدایت می‌شود. تغییر چشمگیر در جمعیت‌شناسی مسافران باعث افزایش تقاضا در این صنعت می‌شود و به آن کمک می‌کند تا از سطوح قبل از همه‌گیری ویروس کرونا پیشی بگیرد.

کریگهگ با اشاره به افزایش مسافران جوان‌تر، به ویژه نسل ایکس و نسل هزاره بیان کرد امروزه، نزدیک به ۳۰ درصد از مهمانان برای اولین بار نسل ایکس و نسل هزاره هستند و در حال حاضر، میانگین سنی یکی مهمان کشتی کروز فقط ۴۶ سال است.او خاطر نشان کرد بسیاری از مهمانان تازه وارد به سفر دریایی، با تنوع تجربیات ارائه شده، از سرگرمی های داخل کشتی گرفته تا گشت‌های ساحلی هیجان‌انگیز، جذب این نوع سفرها می‌شوند. هجوم مسافران جوان‌تر بر انواع تجربیاتی که خطوط کروز ارائه می‌دهد، تاثیر زیادی گذاشته است، زیرا مسافران جوان‌تر تجربیات را بر دارایی‌های مادی ترجیح می‌دهند. کریگهگ تاکید کرد خطوط کروز با ارائه طیف گسترده‌ای از فعالیت‌ها در کشتی و در هر مقصد به نیاز مسافران خود چه تجربیات آشپزی، اکتشافات فرهنگی یا پیشنهادات سلامتی پاسخ می‌دهند. تجربیات روی کشتی و ساحلی برای برآورده کردن خواسته‌های نسل ایکس و نسل هزاره امروزی کلیدی است. رئیس و مدیرعامل انجمن بین‌المللی خطوط کروز با تاکید بر اینکه این صنعت همچنین شاهد افزایش قابل توجه سفرهای خانوادگی چند نسل‌ای است، گفت که یک سوم مهمانان حداقل با دو نسل و ۲۸ درصد در گروه‌های سه تا پنج نسل سفر می‌کنند.او گفت در میان تمام جمعیت‌شناسی، ارزش و تنوع تجربیات مقصد همچنان مهمترین دل‌ایلی است که مسافران برای تعطیلات در دریا انتخاب می‌کنند.در سال ۲۰۲۳، صنعت کشتیرانی جهان به رکورد ۳۱.۷ میلیون مسافر رسید و پیش‌بینی می‌شود این رقم تا پایان سال ۲۰۲۴ به ۳۴.۱ میلیون نفر برسد.کریگهگ توضیح داد بهبودی پس از همه‌گیری، انعطاف‌پذیری این صنعت را برجسته کرد زیرا پروتکل‌های بهداشتی و ایمنی سخت‌گیرانه‌ای را برای تضمین تجربه‌ای امن و لذت بخش برای همه مسافران اجرا کرده است.رئیس و مدیرعامل انجمن بین‌المللی خطوط کروز اظهار کرد صنعت کشتی کروز انعطاف‌پذیری خود را در بیش از ۵۰ سال نشان داده است و به‌طور مداوم رکودهایی سریع‌تر از بخش‌های اقتصاد جهان ثبت می‌کند که نمونه آن رکوردی در سال ۲۰۲۳ بود، زمانی که سفرهای دریایی به سطح مسافران در سال ۲۰۱۹ بازگشت و حدود هفت درصد از آن فراتر رفت.این صنعت علاوه بر جمعیت‌شناسی جدید و افزایش تعداد مسافران، سهم اقتصادی قابل توجهی در سراسر جهان دارد و سالانه درآمد بیش از ۱۵۴ میلیارد دلار ایجاد و از ۱.۲ میلیون شغل در سراسر جهان پشتیبانی می‌کند.

بازتاب



تشریح اقدامات بنادر هرمزگان در ارتقاء ایمنی دریانوردی:

از خارج‌سازی ۵ فروند مغروقه تا هیدروگرافی دوره‌ای

مناطق دریایی در بنادر هرمزگان

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان اقدامات انجام شده در دو بخش خارج‌سازی مغروقه‌ها با شناسایی و اولویت‌بندی و لایروبی مسیرها با انجام مطالعات هیدورگرافی را گامی مهم در ارتقا دریانوردی در این

استان برشمرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حسین عباس نژاد با تشریح الزامات ایمنی دریانوردی در پهنه آبی این استان اظهار کرد: مهم‌ترین و حساس‌ترین موضوع در حوزه تأمین ایمنی دریانوردی در مسیرهای دریایی انجام به موقع عملیات‌های لایروبی در مسیرهای دریایی پس از پایش و اولویت‌بندی و مطالعات لازم است.

وی ادامه داد: اداره‌کل بنادر هرمزگان به منظور ارتقا ایمنی دریانوردی اقدام به خارج‌سازی هفت فروند مغروقه از آب‌های استان کرده که پس از شناسایی و اولویت‌بندی مکان مغروقه‌ها و ارزیابی ریسک آن‌ها، با هزینه‌ای بالغ بر ۴۵۰ میلیارد ریال این مهم آغاز و تاکنون پنج فروند آن از مناطق پرخطر خارج شده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: هیدروگرافی دوره‌ای مناطق دریایی بنادر مسافری شهید ذاکری قشم، بندر مسافری شهید حقانی، بندر هرمز، شیب دراز، کاندالو، جاسک، سیریک، شهید باهنر، خلیج فارس، نخل ناخدا، لارک، لنگه و بندر شهید رجایی به‌طور مداوم انجام می‌گیرد. عباس‌نژاد افزود: این اداره‌کل هم‌چنین در راستای اهتمام در ایجاد بستری امن برای دریانوردان و کشتی‌های درحال تردد به صورت دوره‌ای پس از ارزیابی، پایش و مطالعات جانبی، اقدام به هیدروگرافی در مسیرهای حساس دریایی استان کرده است.وی بیان کرد: مسافت دریایی یادشده با عملیات هیدروگرافی بالغ بر ۱۵ هزار کیلومتر به ارزش ۱۶۵ میلیارد ریال به صورت سالانه این مهم را انجام و نتایج در راستای تدقیق نقشه‌های دریایی کاغذی و الکترونیکی بسیار بااهمیت تلقی می‌شود.مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی در بخش دیگری به تأسیس بندر جدید خمیر در منطقه راهبردی خوه‌خوران اشاره کرد و گفت: با توجه به تعدد حوادث و سوانح دریایی مانند به گل نشستن شناورها در این منطقه، الزامات ایمنی با حساسیت بیشتری دنبال شده است.

وی انجام عملیات هیدروگرافی مسیر بین بندر خمیر و باسعبد در قشـم را با هزینه‌ای بالغ بر ۴۰ میلیارد اقدامی مهم از بعد کاهش سوانح دانست و افزود: پس از احداث، لایروبی و بویه‌گذاری کانال دسترسی به بندر خمیر، این اداره‌کل عملیات هیدروگرافی و تعیین مسیرهای دریایی جدید با مبدا بندر خمیر را در دستور کار قرار داد.

به گفته عباس‌نژاد: لایروبی بندر شهید باهنر با حجم تقریبی ۳۵۰ هزار متر مکعب، لایروبی بندر شیبو در غرب استان هرمزگان با هزینه‌ای بالغ بر ۲۷۶ میلیارد ریال و با حجم تقریبی ۸۰ هزار متر مکعب از دیگر اقدامات انجام شده با هدف تأمین عمق مناسب انجام گرفته است. وی، لایروبی بندر قدیم خمیر و ایجاد حوضچه آرامش در آن بندر با هزینه‌ای بالغ بر ۶۹ میلیارد ریال و حجم تقریبی ۲۸ هزار و ۸۰۰ متر مکعب و لایروبی بندر شهید رجایی با هزینه‌ای بالغ بر ۲۷۶ میلیارد ریال و با حجم تقریبی ۲ میلیون متر مکعب را بخش دیگری از مهم‌ترین اقدامات در راستای دستیابی به عمق مورد نیاز عنوان کرد.