



سرپرست دفتر بهداشت و مدیریت بیماری‌های آبزیان سازمان دامپزشکی گفت: تولید میگو برای دومین سال با بیماری «نکروز حاد هپاتوپانکراس» روبرو است که از ۳۴۵ کانون بیماری شناسایی شده در کشور، ۲۵۰ کانون آن مربوط به استان بوشهر است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، کاظم عبدی در بازدید از مزارع پرورش میگو استان بوشهر اظهار کرد: این بیماری فقط در مزارع پرورش میگو استان‌های بوشهر و هرمزگان وجود دارد و استان‌های سیستان و بلوچستان، خوزستان و گلستان درگیر این بیماری نیستند.وی افزود: این بیماری باکتریایی است و با مدیریت پرورش دهندگان می‌توان مخاطرات آن را کاهش داد.

عبدی کوچک کردن و عمیق کردن استخرها تا ۲.۵ متر، مکانیزه کردن مزارع، قطع ارتباط میگو با خاک، استفاده از نوزاد گاهی، اتوماتیک کردن غذاه و استفاده زیاد از هواده را از اقدامات کنترل و پیشگیری این بیماری عنوان کرد.

سرپرست دفتر بهداشت و مدیریت بیماری‌های آبزیان سازمان دامپزشکی یادآور شد: صنعت میگو دارای ارزش اقتصادی و ارزآوری بالایی است و در تمام دنیا بیماری‌های مختلفی برای این صنعت وجود دارد.

وی افزود: در سال‌های گذشته صنعت پرورش میگو با بیماری به نام لکه سفید مواجه بود که با انجام مراقبت‌های بهداشتی این بیماری به‌طور کامل کنترل شده است و هیچ کانون آلوده‌ای در کشور وجود ندارد.عبدی ادامه داد: سال گذشته ۴۹ هزار تن میگو در کشور تولید شد که ۳۲ هزار تن آن به ارزش ۱۰۵ میلیون دلار به ۱۹ کشور صادر شد.مدیر کل دامپزشکی استان بوشهر نیز گفت: استخر پرورش دهندگانی که به توصیه‌های بهداشتی عمل کرده اند، شیوع و آسیب کمتری داشتند.مهدی تنگستانی مکان افزود: برای حذف این بیماری چندین سال باید زمان بگذرد.وی گرمی هوا، تبخیر بیشتر آب در استخرها و شدوری بالا را از دلایل شیوع این بیماری عنوان کرد.مدیر کل دامپزشکی استان بوشهر در مورد میزان خسارت به استخرهای پرورش میگو استان گفت: هنوز بر داشت‌ها به‌طور کامل به پایان نرسیده که میزان خسارت مشخص شود.به گفته وی امسال ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون لارو در استان بوشهر تولید شد که یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون لارو در استخرهای استان بوشهر ذخیره و مابقی به استان‌های خوزستان و گلستان فرستاده شند که هیچکدام دچار آلودگی نشدند.

مجوز پرورش ۵هزار تُن ماهی در قفس برای گلستان صادر شد



مدیر کل شبيلات گلستان گفت: از ابتدای امسال مجوز پرورش پنج هزار تُن ماهی در قفس با بهره‌گیری از آب دریای خزر برای سرمایه‌گذاران علاقمند به ویژه افراد بومی صادر شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، اسماعیل جبایی به ایرنا اظهار کرد: علاوه بر این، مجوز پرورش پنج هزار تُن ماهی در قفس دیگر در آب‌های خزر استان در مرحله موافقت اصولی است که تلاش می‌شود هرچه سریعتر با طی مراحل اداری، پروانه تأسیس برای این گنجایش صادر شود.به گفته وی، سال کشاورزی قبل ۲۰۰ تُن پرورش ماهی در قفس با استقرار ۷۵ قفس در پهنه آبی خزر استان گلستان به ویژه گیشان و بندرتکمن تولید و روانه بازار شد.وی از طرح پرورش با ظرفیت ۲ هزار تُن ماهیان خاوباری در سواحل خزر گلستان خبر داد و گفت: اکنون ۵۰ هکتار زمین در حاشیه سواحل این استان تهیه و برای پرورش ماهیان خاوباری در اختیار سرمایه‌گذاران قرار داده شده است.جبایی افزود: طرح پرورش ماهی با بهره‌گیری از آب‌های خزر در سواحل استان گلستان بدون محدودیت پیگیری و از سرمایه‌گذاران علاقمند با اولویت بومی، حمایت می‌شود.

وی یادآور شد: تقویت «اقتصاد دریا» در سواحل خزر استان گلستان به دنبال تأکید رهبر معظم انقلاب آغاز شده و گسترش آن سبب اشتغال ساحل نشینان منطقه و رونق اقتصادی استان در آینده خواهد شد.



سختگیر **گروه جزایر – مهدی تدینی** – بحث بر سر جزایر سه‌گانه تنب بزرگ و کوچک و بوموسی گاه و بی‌گاه در فضای عمومی مطرح می‌شود، اما به ریشهٔ تاریخی این مسئله معمولاً اشاره‌ای نمی‌شود. در این نوشتار به‌طور مختصر توضیح می‌دهم ادعاهای امارات از کجا آمده است و به گمانم تا این حد از قضیه راه‌ر یک از ما ایرانیان باید بدانیم. البته مانند برخی دیگر از مناقشات خاورمیانه، مناقشهٔ جزایر سه‌گانه نیز—که البته از نظر ما اصلا مسئله قابل مناقشه هم نیست—از میراث‌های به‌جامانده از حضور بریتانیا در خاورمیانه است.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد، تا اینجا را به گمانم عمومی‌ماند که نیروی دریایی ایران در آذر ۱۳۵۰ با خروج بریتانیا از خلیج فارس، در جزایر سه‌گانه مستقر شد و از نظر ایران این پایان مناقشه و مهر خاتمه بر ادعاهای واهی دربارهٔ جزایر بود. استقرار نظامیان ایران در بوموسی بدون درگیری و صلح‌آمیز انجام شد، زیرا پیش‌تر میان ایران و شش‌ارجه و با حضور بریتانیا توافق صورت گرفته بود—توافقی که البته آن‌هم استخوان‌لای زخم بود. اما ورود نیروهای مسلح ایران به تنب‌ها با درگیری همراه شد، زیرا معدود نیروهای پلیس رأس‌الخیمه مقاومت کردند و در پی درگیری، چهار نفر از آن‌ها و سه نفر از طرف ایران کشته شدند.

در واقع این مناقشه به پیش از پیدایش دولت «امارات متحدهٔ عربی» می‌رسد. زمانی که ایران نیروهای نظامی خود را در این سه جزیره مستقر کرد، هنوز کشور مستقل امارات پدید نیامده بود و در ساحل جنوبی خلیج فارس مجموعه‌ای از شیخ‌نشین‌ها تحت حمایت بریتانیا قرار داشتند. اما حدود یک ماه پس از این واقعه، در دسامبر ۱۹۷۱، کشور امارات نیز عملاً تأسیس شد.

اگر به یک سده پیش از آن برویم، بخشی از مردم عرب ساکن در ساحل جنوبی قبايل قاسمی بودند که مرتکب

بانتاب



در بازدیدمدیر عامل راه‌آهن از بندر امیرآباد مطرح شد:

تدوین افزایش ۲۵ درصدی حمل کالا توسط ریل

در بندر امیرآباد تا یک‌ماه دیگر

سختگیر در راستای اجرای دستور وزیر راه و شهرسازی در خصوص افزایش ۲۵درصدی سهم ریلی کالا در بنادر، این برنامه تا یک ماه آینده در بندر امیرآباد تدوین خواهد شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، جبارعلی‌ذاکری با اشاره به اثرگذاری ترانزیت ریلی در کاهش هزینه‌های حمل‌بار و افزایش ایمنی جاده‌ها به واسطه کم‌شدن تردد کامیون‌ها گفت: تا یک‌ماه دیگر اقدام مشترک بین راه‌آهن شمال و بندر امیرآباد برای حمل ۲۵ درصد کالاهای ریل‌پسند در این بندر نهایی خواهد شد.

مدیر عامل راه‌آهن در این بازدید اظهار کرد: یکی از راهکارهای مهم ایمنی حمل کالا، انتقال بار از جاده به ریل است تا ایمنی جاده‌ها افزایش یابد و در همین راستا بر حسب وظایف و اختیارات باید حمل کالا توسط ریل را در چرخه حمل و نقل افزایش دهیم و با شرکای تجاری وارد مذاکره شویم تا آن‌ها را به سمت راه‌آهن سوق دهیم. معاون وزیر راه و شهرسازی تقویت بنادر مجهز به زیرساخت‌های ریلی را از الزامات تحقق این هدف برشمرد و خاطر نشان کرد: مهم‌ترین هدف و پیام این سفر به مازندران نیز پیگیری برای افزایش فعالیت ریلی در بندر امیرآباد است.ذاکری گفت: بندر امیرآباد تنها بندر ریل‌پایه کشور است که از ابتدا بر اساس حمل و نقل ریلی طراحی شده است و با توجه به ایجاد ۲۵ کیلومتر شبکه‌ی داخلی ریلی و همچنین اسکله رو-رو در حال ساخت این بندر می‌تواند نقش بسیار مهمی در صنعت حمل و نقل کشور ایفا نماید و در کنار بنداری همچون شهید رجایی که از حمل ریلی بهره می‌برد می‌تواند به فعال تر شدن مسیر ترانزیتی کریدور بین‌المللی شمال-جنوب کمک شایانی بنماید. وی همچنین با اشاره به نقش سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در رونق حمل ریلی گفت: با تقویت بخش بازرگانی به واسطه راه‌آهن شمال و بندر امیرآباد و همچنین مشارکت بخش خصوصی باید این ظرفیت را بیش از پیش تقویت کنیم و با ایجاد مشوق‌هایی، و تجار و صاحبان کالا را به بهره‌برداری از این نوع حمل و نقل ترغیب نماییم.ذاکری افزود: با توجه به تعامل خوب و سازنده مدیران کل بنادر و دریانوردی امیرآباد و راه‌آهن شمال و ضرورت تقویت این تعامل، ظرف یک‌ماه برنامه اقدام مشترک برای حمل ۲۵ درصد بارهای ریل‌پسند این بندر تدوین و نهایی خواهد شد.

وی همچنین به نشست اخیر وزیر راه و شهرسازی با رئیس راه‌آهن جمهوری آذربایجان و مشاور حمل‌ونقل رئیس‌جمهور اشاره کرد و افزود: با وجود کالاهای موجود در پنج نقطه اتصال ریلی کشورهای حوزه C.I.S.ناید به سهم فعلی خود بسنده کنیم و برنامه ریزی‌هایی که در دست اقدام داریم سهم حمل و نقل ریلی کشور را به ۱۰ میلیون تن افزایش خواهیم داد.محمدعلی‌موسی‌پور گرجی مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد نیز در این نشست ضمن تشریح ظرفیت‌های زیرساختی این بندر و فعالیت‌های در حال انجام برای توسعه خدمات و زیرساخت‌ها گفت: خوشبختانه آمارها رشد ۱۰ درصدی تخلیه و بارگیری کالا را در سال جاری نشان می‌دهد و امیدواریم تا پایان سال به آنچه که در اهداف کلان در این زمینه پیش‌بینی نموده ایم دست یابیم.

بررسی ریشه موهومات امارات درباره جزایر سه‌گانه ایرانی؛

«روزنامه دریایی سرآمد» منتشر می‌کند

ادعای امارات بر مالکیت جزایر سه‌گانه از کجا آمده؟

داده‌ام — نیروی دریایی درخوری (بجز دو کشتی که در خدمت گمرکات بود) نداشت تا بتواند اقدام جدی‌تری انجام دهد. بریتانیا و به بیان دقیق‌تر حاکم هندوستان به شیخ شش‌ارجه توصیه می‌کرد پرچم خود را در ابوموسی و تنب برافرازد.

مجموعه اسنادی که در این زمینه می‌توان مرور کرد بسیار زیاد است که مرور آن‌ها هم بحث را بسیار تخصصی می‌کند و هم از گنجایش یک پست خارج است، اما برای مثال قبینند کلنل کمپال که از ۱۹۰۰ تا ۱۹۰۴ نمایندهٔ بریتانیا در

بوشهر بود، در گزارش سری خود چه گفته است:

«در آوریل ۱۹۰۴ [برابر با فروردین و اردیبهشت ۱۲۸۳] مقامات گمرکی ایران پرچم شیخ را از جزایر بوموسی و تنب پایین کشیده به جای آن پرچم ایران را برافراشتند و تعدادی از پاسداران را در هر دو جزیره به مراقبت گماشتند. نایب‌السلطنهٔ هند [یعنی بلندمرتب‌ترین مقام بریتانیا در هند] در تلگراف مورخ ۱۳ آوریل ۱۹۰۴ به وزیر خارجهٔ بریتانیا پیشنهاد کرد که یک کشتی توپدار به همراه نماینده‌ای از شیخ شش‌ارجه پرچم ایران را پایین بیاورد و پرچم شیخ را به جای آن برافرازد و گماشتگان ایرانی را از آن جزایر به ساحل ایران انتقال دهد.» [پایان نقل قول]

با توجه به اینکه بریتانیا نفوذ و تسلط بسیار بیشتری روی شیخ‌های جنوب داشت تا روی دولت ایران، ترجیح می‌داد این جزایر را متعلق به آن‌ها معرفی کند. به‌این ترتیب، کشاکش سر نصب پرچم برای حدود ۲۰ سال ادامه داشت تا اینکه در زمان مظفرالدین‌شاه با مذاکرات بین وزیرمختار بریتانیا و دولت ایران قرار شد چرمسبی در جزایر نصب نشود، در حالی که ایران در این توافق تأکید کرده‌بود که این جزایر را مال خود می‌داند. اما این توافق را طرف انگلیسی رعایت نکرد و پرچم دو شیخ‌نشین رأس‌الخیمه (در تنب‌ها) و شش‌ارجه (در بوموسی) دوباره نصب شد.

دنيس رایت، از سفرای انگليس در ایران، کتابی دارد با عنوان «انگلیسیان در میان ایرانیان در عصر قاجار ۱۸۷۸–۱۹۲۱» که دو ترجمه از آن —یکی در نشر اختران و دیگری در نشر فروزان روز— به فارسی منتشر شده است. ببینید رایت قضیهٔ جزایر را در کتاب خود چگونه خلاصه کرده است:

«از سال ۱۸۸۰ میلادی میان بریتانیا و ایران اختلافی بر سر مالکیت چهار جزیرهٔ کوچک، یعنی تنب بزرگ، تنب کوچک، سیری و بوموسی جریان داشت... مادام که شیوخ قاسمی به عنوان حکام لنگه عمل می‌کردند و مالیات به

ریشه



استاندار هرمزگان در بازدید از طرح‌های بندر شهید رجایی:

بخشی از طرح‌های بندری هرمزگان تادهه فجر

به بهره‌برداری می‌رسند

سختگیر استاندار هرمزگان از بهره‌برداری بخشی از پروژه‌های بندری استان تا دهه فجر خبرداد و تکمیل این طرح‌ها را زمینه‌ساز توسعه اقتصاد محلی و مردمی هرمزگان دانست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی دوستی در بازدید از طرح‌های شاخص در بندر شهید رجایی، از روند اجرای طرح‌های دریایی و بندری در بزرگترین بندر تجاری ایران ابراز رضایت کرد و از اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی کشور و اداره کل هرمزگان قدردانی کرد.

وی گفت: تکمیل طرح‌های دریایی و بندری کشور که بخش اعظم آن در هرمزگان بویژه جزایر ابوموسی، لارک، هرمز قرار دارد نقش و اثرگذاری بسیاری در توسعه اقتصاد محلی و مردمی خواهند داشت.

استاندار هرمزگان توسعه اقتصاد دریا محور بر اساس مدل مساله محوری که همواره مورد تأکید رهبر معظم انقلاب است را مورد اشاره و افزود: در همین راستا برای تمامی چالش‌ها، مسائل و فعالیت‌های گردآوری شده در مجتمع بندری شهید رجایی طرح‌های خوبی تعریف و به بخش‌های خصوصی واگذار شده که به صورت مستمر میزان پیشرفت کار در نشست‌های دوره‌ای و کارگروه‌های دریا محور بررسی می‌شود.

مهدی دوستی در خصوص چند چالش مهم بندر شهید رجایی در سال‌های اخیر توضیح داد: ترانزیت غلات و مواد معدنی، حمل ریلی، فقدان پس‌کرانه و مسائل عمرانی مانند روکش‌ها و کریدورهای نفتی مواردی بود که با آن روبرو بودیم که برنامه رفع آن‌ها آغاز شد و در بازدید امروز شاهد پویایی و سرعت کار در بحث احداث پایانه مواد معدنی هم در بخش خشکی و هم دریایی آن هستیم.نماینده دولت در هرمزگان، از این طرح به عنوان شبکه ترانزیت و انتقال کالا نام برد و اضافه کرد: با اتمام این طرح اثرات خوبی در حوزه صادرات مواد معدنی کشور ایجاد خواهد شد و در حوزه غلات نیز دو سیلو به ظرفیت ۲۵۰ هزار تن طراحی شده که در اجرا جلوتر از برنامه زمان‌بندی است.وی پیشرفت ساماندهی خطوط لوله‌های نفتی را مثبت دانست و بیان داشت: یکی از مطالبات سرزمین مانده فلالان حوزه بندری، طرح ۲ هزار و ۴۰۰ هکتاری بندر شهید رجایی بود که به همت سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت راه و شهرسازی این کار مهم نیز شروع شده و ساخت پل اتصال به اراضی ۲۴۰۰ هکتاری پس‌کرانه بندر شهید رجایی و احداث تأسیسات زیربنایی آن اراضی دو اقدام مهم در راستای توسعه اقتصاد ملی و ملی است. استاندار هرمزگان افزود: سرعت پیشرفت کار در اراضی ۱۴۰ هکتاری به عنوان پشتیبانی تأمین نیازهای آب و برق هم رضایت‌بخش است و در بحث ریلی نیز با توجه به کارهای خوبی که در حوزه سخت‌افزاری انجام شده قرار است کارهای نرم افزاری آن نیز با جدیت دنبال شود.

دوستی هدف از ایجاد پایانه مکانیزه ریلی مواد فله معدنی در بندر شهید رجایی را سهولت و کاهش هزینه‌های حمل و نقل مواد فله برشمرد و گفت: بخشی از این طرح‌های بندری که مورد بازدید قرار گرفت دهه فجر و بخشی نیز تا پایان سال ۱۴۰۴ قابل بهره‌برداری خواهد بود.