



مدیرکل دفتر پرورش آبزیان آب شیرین معاونت توسعه آبی‌پروری سازمان شیلات ایران، از اقبال جامعه جهانی از تولید و مصرف ماهی تیلاپیا خبر داد؛ و بر لزوم برنامه‌ریزی برای گسترش تولید مدیریت‌شده این ماهی در کشور تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید قباد مکرمی پایان این که ماهی تیلاپیا در ۱۴۰ کشور دنیا پرورش پیدا می‌کند به ایانا افزود: گاهی گفته می‌شود که این ماهی به‌عنوان مهاجم در این کشورها رشد پیدا کرده و تنها صید می‌شود. ولی چنین ادعایی نه از نظر منطقی و نه علمی توجیه ندارد و این ادعا قویاً تکذیب می‌شود.

وی تصریح کرد: آمار صید و آمار آبی‌پروری سازمان قانو از هم مجزا بوده و هر دو به تفکیک ارائه‌شده و به‌راحتی در دسترس هستند. بر اساس این آمار، میزان صید گونه تیلاپیا در سال ۱۹۹۰، ۳۰۰ هزار تن بوده که در سال ۲۰۲۲ به ۷۰۰ هزار تن افزایش پیدا کرده است. به این معنی که در آب‌های طبیعی اغلب در قاره آفریقا، افزایش صید ماهی تیلاپیا را مشاهده بوده‌ایم؛ اما همین ماهی در سال ۱۹۹۰، ۳۰۰ هزار تن پرورش پیدا کرده که امروز این آمار تا ۷ میلیون تن افزایش داشته است. این به معنی پرورش ماهی تیلاپیا در استخرهای پرورش ماهی ۱۴۰ کشور دنیا است که بااراده و قصد این ماهی باهدف آبی‌پروری به این کشورها اضافه کرده‌اند و این ورود ناخواسته و مهاجم نبوده است.

مدیرکل دفتر پرورش آبزیان آب شیرین تأکید کرد: دنیا به این ماهی رویکرد دارد. این ماهی گونه بسیار خوبی برای آبی‌پروری است. تراکم بالا در استخرها را تحمل می‌کند. کیفیت گوشت این ماهی به گونه‌ای است که سازمان غذا و داروی آمریکا مصرف ایسن ماهی را به خانم‌های باردار به‌صورت هفتگی توصیه کرده است. وی ادامه داد: کمسیون امنیت غذایی اتحادیه اروپا یکی از بزرگ‌ترین واردکننده‌های این ماهی است و بر اساس استعلامی که هیئت مقررات زدایی نیز از سازمان غذا و دارو داشته است، این سازمان عدم مخالفت با پرورش این گونه را اعلام کرد.



مدیرکل شیلات لرستان از رهاسازی ۲۵۰ هزار قطعه بچه‌ماهی در رودخانه‌های این استان خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، کیارش بیرانوند در حاشیه رهاسازی ۱۰ هزار قطعه بچه‌ماهی در دریاچه «کیو» با اشاره به اینکه یکی از وظایف ذاتی شیلات تقویت ذخایر منابع آبی برای صیادان بومی است، اظهار داشت: رهاسازی بچه‌ماهی در رودخانه هم برای تقویت ذخایر منابع آبی و هم امرار و معاش صیادان بومی است. وی با بیان اینکه در شش ماه اول سال بیش از ۲۵۰ هزار قطعه بچه‌ماهی در رودخانه‌های «ماربره» و «تیره» شهرستان‌های دورود و ازنا رهاسازی شده است، گفت: در نیمه دوم سال هم برنامه‌ریزی لازم برای رهاسازی بچه‌ماهی در رودخانه‌های سلسله، خرم‌آباد، پل دختر، ویسیان و معمولان صورت گرفته تا ۲۵۰ هزار قطعه بچه‌ماهی در منابع آبی شهرستان‌های مذکور رهاسازی می‌شود.

مدیرکل شیلات لرستان با اشاره به طول رودخانه‌های لرستان، گفت: وجود دو هزار و ۴۵۰ کیلومتر رودخانه یک ظرفیت خدادادی است و باید در کنار آبی‌پروری منابع این استان را بپسرای صیادان بومی تغذیه کنیم. بیرانوند، گفت: سالانه دو هزار تن ماهی از رودخانه‌های لرستان توسط صیادان بومی صید می‌شود.

وی با اشاره به اینکه مطالعات رهاسازی بچه‌ماهی در همه نقاط استان با هماهنگی دانشگاه انجام شده است، گفت: تغییری در ساختار گونه‌های بومی که در رودخانه‌ها رهاسازی شده انجام نشده است.

مدیرکل شیلات لرستان با اشاره به رهاسازی بچه‌ماهی در دریاچه «کیو»، گفت: شهرداری خرم‌آباد زمینه تفریح صید ماهی با قلاب را در دریاچه «کیو» برای شهروندان فراهم کند.

گروه گردشگری دریا- امید اسماعیلی – آن چنان که روان شناسان معتقدند شنیدن صدای امواج، بوییدن نمک دریا و لمس شن های ساحل در زیر انگشتان تأثیرات شگفت انگیزی بر روی سلامت ذهن و روان انسان ها ایجاد می کنند؛ این تجربه را هر یک از ما با یک بار مراجعه به ساحل درک کردیم، چنان که این تأثیر با هر بار یادآوری خاطره آن هم، بروز می‌کند و انسان را مایل می‌کند که دوباره و دوباره آن را تجربه کند.در سید تفریحی خانوار ایرانی اگر امکان –به لحاظ مالی و زمانی– آن میسر باشد، قطعاً دریا انتخاب اول خواهد بود. دسترسی به پهنه های آبی در شمال و جنوب کشور، فرصت سفر و فراغت در کنار دریا را برای بیشتر ایرانیان فراهم کرده است. اهمیت دریا برای ما ایرانیان هم به لحاظ غنایی که این پهنه های بزرگ آبی به هویت ایرانی ما می‌بخشند و هم به لحاظ نگاه دینی و اعتقادی در مرتبه بالایی قرار دارد. اهمیت دریا نزد مسلمانان آن چنان است که در حدیث منقول از پیامبر اکرم (ص) آورده شده است که نگاه به دریا عبادت است. در کشور ما معمولاً گردشگری دریایی به همین مراجعه بیشتر مردم به ساحل و جزایر و حداکثر بهره گیری از قایق برای کمی جلوتر رفتن در دریا و برخی تفریحات آبی نزدیک به ساحل اطلاق می‌شود، اما این تعریف، با تعریف معمول گردشگری دریایی که فرد باید حداقل ۲۴ ساعت را در دریا به دور از ساحل سر کند، تفاوت زیادی دارد. به نظر می‌رسد با توجه به اینکه سفر دریایی بنا به تعریف معمول آن نیاز به برخی شناورها و کشتی های تفریحی بزرگی مانند کشتی های کروز دارد که در کشور وجود ندارد و مسافرت با آن ها مستلزم هزینه های بسیار بالا و به صورت ارزی

می باشد که برای بیشتر مردم امکان استفاده از آن وجود ندارد، تعریفی متناسب با وضعیت کشور را بپذیریم و در برنامه ریزی های خود، بهره برداری گردشگران داخلی از بسترهای دریایی را به عنوان گردشگری دریایی به عنوان هدف انتخاب کرده و براساس آن برنامه های توسعه ای تدوین و تصویب گردد. ابوطالب قاسمی، مدیرکل دفتر مطالعات، آموزش و برنامه‌ریزی گردشگری وزارت میراث به خبرنگار روزنامه دریایی اقتصادسرآمد می‌گوید: ایران یک کشور دریایی است، اما در حوزه گردشگری دریایی یک کشور فقیری محسوب می‌شود. علیرغم تفکر و تصور مدیران کشور که ایران را یک کشور خشکی پایه می‌دانند، ما در روزنامه اقتصاد سرآمد معتقدیم که کشور ما یک کشور دریایی است. ضمن معرفی خودتان، نگرش شما نسبت به گزاره پیش گفته را تشریح بفرمایید.

وی درباره گردشگری ساحلی و دریایی افزود: با توجه به اینکه دو سوی کشور در شمال و جنوب به دریا متصل است و ۷ استان ما در کنار دریا قرار داشته و بخش قابل توجهی از معیشت مردم به دریا ارتباط مستقیم دارد و همچنین اینکه در داخل کشور هم دریاچه ها و منابع آبی زیادی موجود است، کشور با مقوله گردشگری منابع آبی و دریا درگیر بوده و بخشی از تفرج و اوقات فراغت مردم مرتبط با منابع آبی و نوار ساحلی است و بسیار برای مردم جذابیت دارد و یکی از مقاصدی است که مردم به دفعات در مواقع سفر به این نواحی مراجعه می‌کنند.

قاسمی ادامه داد: نکته قابل توجه دیگر درباره موضوع گردشگری دریایی، سکونت بخش اعظمی از جمعیت



یک مقام مسئول وزارت میراث فرهنگی

به «اقتصادسر آمد» می‌گوید:

کشور دریایی ایران در حوزه گردشگری دریایی فقیر است

«گردشگری دریایی» همچنان چشم

به راه برنامه هفتم توسعه

کارنامه وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی را در این حوزه بررسی کنیم، باید گفت که کارنامه موفقى نداشته ایم که البته این موضوع دلایلی متعددی داشته است که می‌توان عوامل و مولفه های عدم توفیق را در ادامه تحلیل کرد.

مدیرکل دفتر مطالعات، آموزش و برنامه‌ریزی گردشگری وزارت میراث اضافه کرد: برای اینکه بتوان گردشگری را در آن مناطق به سامان و اثربخش کرد، نیازمند برنامه ها و تکالیفی هستیم که بخش دولتی باید در نواحی برای جذب گردشگران مؤثر در اقتصاد محلی برعهده بگیرد.

قاسمی افزود: به این صورت وجود نداشته است. در حوزه گردشگری دریایی تقریباً نداشتیم. در برنامه ششم به صورت کلی وجود داشته است و هرچند بنابر این برنامه اقدامی با موضوع دریا انجام شده است؛ در بند الف ماده ۱۰۰ برنامه ششم که دارای سه جزء با موضوع تسهیلات و افزایش حمایت از گردشگری در بخش خصوصی بود که باید یک آیین نامه اجرایی برای آن نگاشته می‌شد. تدوین آیین نامه اجرایی حدود ۵ سال طول کشید و در نهایت در سال ۲۸ اسفند ۱۴۰۰ به تصویب هیأت دولت رسید. در برنامه ششم به صورت کلی برای تمامی بخش های گردشگری و اقتصاد گردشگری و حمایت از سرمایه گذاری بوده است. یکی از احکامی در جزء ۲ و ۳ که مصوب شده است، به موضوع حمایت از توسعه گردشگری دریایی بر می‌گردد. براساس آن، سعی شد تا ۸۰ درصد سوخت کشتی ها، شناورها و قایق های تفریحی تأمین گردیده و حذابیت سرمایه گذاری برای افراد ایجاد گردد.

دستچ



بررسی آخرین وضعیت زیرساخت‌های حمل و نقل و کریدورهای منطقه‌ای:

پزشکیان: خارجی‌ها می‌توانند در اسکله‌های ایران

سرمایه‌گذاری کنند

رئیس جمهور بر ضرورت و اهمیت حضور بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران خارجی در حوزه توسعه زیرساخت‌ها و اسکله‌ها تأکید کرد و گفت: سرمایه‌گذاران خارجی نیز می‌توانند در اسکله‌های ایران سرمایه‌گذاری کنند.

به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود پزشکیان در جلسه بررسی آخرین وضعیت زیرساخت‌های حمل و نقل کشور و نیز کریدورهای منطقه‌ای، پس از استماع سخنان وزیر راه و شهرسازی و دیگر مقامات ذیربط در خصوص وضعیت کریدورهای بین‌المللی ریلی و جاده‌ای کشور، بر تسریع در اجرای کریدور مرزی با جمهوری آذربایجان و همچنین نهایی نمودن احداث کریدور شمال– جنوب تأکید کرد و گفت: با توجه به اهمیت این مسیر در تکمیل کریدورهای منطقه‌ای این پروژه باید هر چه سریع‌تر تکمیل شود.

رئیس جمهور در ادامه با اشاره توافقات حاصل شده درباره تسریع در تکمیل مسیر شلمچه–بصره در جریان سفر اخیرش به عراق، اظهار داشت: این مسیر برای ما اهمیت فراوانی دارد و مقامات دولت عراق نیز بر تسریع در اجرا و تکمیل آن تأکید دارند؛ لذا باید همه تلاش خود را برای رفع موانع پیش روی تکمیل این پروژه به کار بگیریم. پزشکیان از وزارت راه خواست با همکاری سایر مسئولان مربوطه سناریوهای مطرح برای همکاری با روسیه در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی را نهایی کنند.

رئیس جمهور با اشاره به اهمیت کریدورهای ترانزیتی اعم از ریلی و جاده‌ای برای کشور و تأکید سند چشم‌انداز بر این موضوع تصریح کرد: در حوزه حمل و نقل اولویت ما افزایش ظرفیت اسکله‌ها، توسعه خطوط راه‌آهن و تأمین ماشین‌آلات سنگین راه‌سازی است. در خارج از حوزه حمل و نقل نیز تأمین برق، تبادل گاز و سپس توسعه صنایع و تبادل فرآورده‌های نفتی و محصولات پتروشیمی در اولویت‌های بعدی قرار دارند. پزشکیان در بخش دیگری از سخنان خود با انتقاد از کیفیت اجرای برخی مسیرهای ریلی و جاده‌ها گفت: کیفیت مصالح به کار رفته در جاده‌ها در برخی مسیرها مناسب نیست و با توجه به اینکه تمرکز ما برای ترانزیت کالا در کشور از این مسیرهاست، باید کیفیت اجرای این مسیرها ارتقا یابد.

رئیس جمهور با تأکید بر ضرورت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه‌های حمل و نقل اظهار داشت: علاوه بر حوزه‌های ریلی و ساخت تجهیزات مربوط به حمل و نقل ریلی، مثل لکوموتیو، هم‌اکنون اسکله‌ها و بنادر ما هم ظرفیت‌های زیادی برای فعالیت بخش خصوصی دارد و حتی سرمایه‌گذاران خارجی نیز می‌توانند در این حوزه فعال شوند.

در این جلسه فرانوه صادق وزیر راه و شهرسازی، با اشاره به مذاکرات این وزارتخانه با طرف‌های روسی، گزارشی از آخرین وضعیت توافقات و همکاری‌ها با این کشور در زمینه اجرای زیرساخت‌های حمل و نقلی و کریدورهای منطقه‌ای ارائه کرد.

بانتاب



مطابق با شاخص عملکرد محیط زیستی (EPI) سال ۲۰۲۴:

جایگاه ایران در حوزه شیلات

به رتبه ۶۳ ارتقا یافت

مطابق با شاخص عملکرد محیط زیستی (EPI) سال ۲۰۲۴ که توسط مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی تحت بررسی قرار گرفت، در بخش سرزندگی بوم سازگان، ایران صرفاً در زیرگروه شیلات رتبه مناسب (۶۳) را کسب کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، در گزارش منتشر شده توسط مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی با عنوان "ارزیابی جایگاه محیط زیستی ایران در شاخص های بین المللی" شاخص عملکرد محیط زیستی کشورمان در سال جاری تا حدودی بهبود یافته و از رتبه ۱۳۳ در سال ۲۰۲۲ به رتبه ۱۱۲ در سال ۲۰۲۴ ارتقاء پیدا کرده است. در بخش سرزندگی بوم سازگان، کشورمان صرفاً در زیرگروه شیلات رتبه مناسبی (۶۳) کسب کرده است اما در زیرگروه کشاورزی به ویژه نماگر عملکردی نسبی محصول وضعیت مطلوبی ندارد و در این بخش مصر و عربستان بالاتر از ایران بوده و ترکیه نیز وضعیت مطلوبی ندارد.مقایسه سرانه ردپای بوم شناختی و ظرفیت زیستی در بخش های مختلف نشان می دهد که ایران در بخش های زمین زراعی و چراگاه فراتر از ظرفیت زیستی خود، ردپا داشته و در مقابل در بخش ماهیگیری و جنگل کمتر از ظرفیت زیستی خود بهره برداری کرده است که باعث وضعیت پایداری شده است.این گزارش با هدف سرزندگی اکوسیستم در بررسی زیر گروه شیلات نماگر وضعیت ذخایر آبزیان را دارای وزن ۰.۳ درصد، صید آبزیان دورریخته شده را دارای وزن ۰.۴ درصد، صید ترال در منطقه انحصاری اقتصادی را دارای وزن ۰.۵ درصد، نماگر تروفیک دریایی منطقه ای را دارای وزن ۰.۱ درصد و صید ترال در اقیانوس ها را دارای وزن ۰.۷ درصد برآورد کرده است.در حوزه جایگاه ایران در شاخص عملکرد محیط زیستی این گزارش با اشاره به سرزندگی بوم سازگان اضافه کرده است که تغییر در معیارهای نمره دهی در بخش شیلات باعث شده است تا به رقم رشد ۳۹.۹ درصدی نمره ایران در این بخش نسبت به دوره پیشین بهبود یافته و کشورمان را در رتبه نخست بین کشورهای مصر، ترکیه و عربستان در سال ۲۰۲۴ قرار دهد.در این میان اقداماتی نظیرمدیریت صحیح صید ترال که به واسطه تلاش های انجام شده در مجلس و دولت، سبب شده تا ایران در زمینه وضعیت ذخایر آبزیان با ۲۴ پله صعود به رتبه ۱۷ دنیا و رتبه نخست خاورمیانه دست یابد.

در بخش دیگری از این گزارش مقایسه و ارزیابی جایگاه ایران با برخی کشورهای منطقه در شاخص عملکرد محیط زیست بررسی شده است که کشورمان در حوزه حفاظت از مناطق کلیدی تنوع زیستی دریایی دارای نمره ۶۶.۴ و رتبه ۳۹ بوده که طی ده سال اخیر تغییراتی نداشته است.همچنین در حوزه حفاظت از زیست گاه های دریایی به نمره ۲۲.۷ و رتبه ۶۹ دست یافته ایم. شدت حفاظت دریایی نیز دارای نمره ۱۰۰ و رتبه یک بوده است. در مجموع حوزه شیلات به نمره ۶۳.۳ و رتبه ۶۳ دست یافته که تغییرات ده ساله آن معادل ۲.۱ درصد است و در بین کشورهای عربستان که دارای رتبه ۵۶ مصر دارای رتبه ۴.۴ و ترکیه که دارای رتبه ۵۰ است، کشورمان بالاترین رتبه را از آن خود کرده است.