



رئیس سازمان شیلات ایران پیشنهاد داد که مسائل و مشکلات آبی پروران استان زنجان توسط نماینده ای ویژه پیگیری شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، در دیدار نماینده مردم شریف زنجان در مجلس شورای اسلامی، پرورش دهندگان، سرسرمایه گذاران و جمعی از فعالان اقتصادی شیلاتی در این استان با معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران مسائل و مشکلات موجود در زمینه آبی پروری استان زنجان مورد بررسی قرار گرفت. سیدحسین حسینی در این جلسه به حل موضوعات مربوط به آبی پروری تاکید کرد و گفت: مباحث مربوط به زنجیره تولید، فرآوری و سایر موارد نیاز به ایجاد کارگروهی ویژه دارد و در این راستا لازم است هر چه سریع تر اقدام شود. وی ادامه داد: برای رسوخ دانش و افزایش تجهیزات مکانیزه در اراضی آبی پروری ضرورت دارد که با بخش های مختلفی همچون آب منطقه ای، بخشداری و سایر حوزه ها هماهنگی های لازم انجام شود.

حسینی تصریح کرد: تا پایان سال جاری ۱۵ هزار چاه کشاورزی برای انجام فعالیت های آبی پروری اختصاص خواهد یافت که تاکنون ۵۲۰۰ واحد فعال شده است. رئیس سازمان شیلات ایران به تولید غذای سالم اشاره کرد و گفت: استاندارد های مورد نیاز در حوزه آبی پروری بایستی در تمامی واحدهای تولیدی رعایت شود و هزینه های سربار را در زمینه های تولید بایستی کاهش دهند. حسینی به تعامل بیشتر آبی پروران با سازمان هایی چون نظام مهندسی کشاورزی تاکید کرد و گفت: شورای عالی راهبری شیلات در استان زنجان برای حل مسائل و مشکلات موجود وارد عمل شود.



سید گروه راهبردی - پدram محسن نژاد - جزایر سه گانه ایرانی» در خلیج فارس، به ویژه در نزدیکی تنگه هرمز، از جمله نقاط استراتژیک و حیاتی در منطقه به شمار می روند که در طول تاریخ همواره تحت حاکمیت و مالکیت ایران بوده اند. این جزایر علاوه بر موقعیت جغرافیایی حساس خود، از منظر ژئوپلیتیک و اقتصادی نقش اساسی در امنیت منطقه و امنیت انرژی جهانی دارند. اهمیت این جزایر نه تنها به دلیل موقعیت جغرافیایی شان در کنار یکی از مهم ترین مسیرهای دریایی جهان، بلکه به دلیل توانایی ایران در کنترل مسیرهای صادرات نفت و گاز، نظارت بر ترافیک دریایی و استفاده از آن ها به عنوان پایگاه های نظامی، امری غیرقابل انکار است.

جزایر سه گانه ی «ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک» که در تنگه هرمز واقع شده اند، به عنوان یکی از نقاط استراتژیک در خلیج فارس از اهمیت ویژه ای برخوردارند. این جزایر نه تنها در تأمین امنیت دریانوردی و نفتی منطقه، نقش حیاتی دارند، بلکه موقعیت ژئوپلیتیکی آن ها به ایران این امکان را می دهد که کنترل کاملی بر این مسیر حیاتی داشته باشد. در کنار اهمیت نظامی و اقتصادی این جزایر، اعتراف تاریخی انگلستان به مالکیت ایران بر این جزایر در اوایل قرن بیستم، پایه گذار تثبیت حقوقی و حاکمیتی ایران بر آن ها شده است.

در این گزارش به بررسی تاریخچه ی دقیق جزایر سه گانه و اهمیت استراتژیک آن ها از منظر ژئوپلیتیک پرداخته خواهد شد.

تاریخچه جزایر سه گانه ایرانی

۱) دوران باستان و دوران پیش از اسلام دوره هخامنشیان (۵۵۰ – ۳۳۰ پیش از میلاد): جزایر سه گانه در دوران هخامنشیان بخشی از قلمرو امپراتوری ایران بودند. گزارش های مورخان یونانی همچون هرودوت به تأسیس و تأمین امنیت مسیرهای تجاری در خلیج فارس اشاره دارند که جزایر سه گانه بخشی از این مناطق بوده اند. در این زمان، در

رئیس جمهور خطاب به وزیر راه و شهرسازی مطرح کرد:

در ساخت کریدور شمال – جنوب تعجیل کنید



کاظم جلالی سفیر ایران در روسیه نیز در این جلسه از اهتمام روس ها برای اجرای این پروژه گزارش کرد و از تمایل آنان برای پیشبرد سریع تر مسیرهای حمل و نقل بار از جنوب تاکید کرد. او همچنین به تمایل روس ها برای اجرای خط آهن از پارس آباد تا بندر عباس به صورت مجزا اشاره کرد و گفت: روس ها علاوه بر خط آهن رشت – آستارا تمایل دارند با سرمایه گذاری خودشان خط آهنی با عرض ریلی استاندارد روسی از پارس آباد تا بندر عباس تأسیس کنند.

رئیس جمهور در این جلسه از ساخت هر دو خط آهن استقبال کرده و گفت: گسترش خطوط آهن از شمال به جنوب به نفع مردم و اقتصاد کشور است و از آن استقبال می کنیم. این دو خط می توانند علاوه بر تأمین نیازهای روسیه، با اجرای توامان و ترکیبی خط ریلی استاندارد خودمان منشأ خدمات و اتفاقات خوبی برای کشور باشد.

خبر

در حاشیه اجلاس شورای راه آهن های کشور های مستقل مشترک المنافع (CIS)

مدیرعامل راه آهن خواستار سیر واگن های باری ایران در ازبکستان شد



مدیرعامل راه آهن در دیدار با رئیس هیات مدیره راه آهن ازبکستان در حاشیه اجلاس سی آی اس، خواستار امکان سیر واگن های باری ایران در قلمرو ازبکستان شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، جبارعلی ذاکری مدیرعامل راه آهن ایران در دیدار با «ظفر نروالله یف» رئیس هیأت مدیره راه آهن ازبکستان در حاشیه هشتاد و یکمین اجلاس شورای راه آهن های کشورهای مستقل مشترک المنافع (CIS) و درخصوص موضوعاتی نظیر سیر واگن های باری ایران در راه آهن ازبکستان و سازماندهی حمل و نقل کانتینری در مسیر چین – قزاقستان – ازبکستان – ترکمنستان – ایران به مذاکره پرداخت.

مدیرعامل راه آهن ایران با اشاره به سازماندهی حمل و نقل کانتینری در مسیر چین – قزاقستان – ازبکستان – ترکمنستان – ایران نیز گفت: هم اکنون حدود ۵۰۰ هزار تن بار در این محور وجود دارد که نیاز ضروری به برنامه ریزی دارد. رئیس هیات مدیره راه آهنن ازبکستان نیز از اعلام آمادگی برای برگزاری جلسات با راه آهن ایران و سایر کشورهای عضو سی. آی. اس خبر داد.

بررسی اهمیت ژئوپلیتیک جزایر سه گانه ایرانی خلیج فارس

«جزایر استراتژیک ایران»

زیر دره بین تاریخ

ادعاهای باطل شیوخ حاشیه خلیج فارس بر حاکمیت جزایر سه گانه

۴) دوران قاجار و پهلوی

دوره ی قاجار (۱۷۸۹ – ۱۹۲۵ میلادی): ایران در دوران قاجار بر جزایر سه گانه تسلط داشت. در سال ۱۸۸۷ میلادی، بریتانیا بر ناصرالدین شاه و مظفرالدین شاه فشار آورد تا جزایر ایرانی را بفروشد یا اجاره دهند، اما موفق نشد تا این که با فشار بر شیوخ محلی به اهتزار پرچم امارت های راس الخلیفه و الشارجه اقدام کردند. دوره پهلوی (۱۹۲۵ – ۱۹۷۹ میلادی): در سال ۱۹۷۱ میلادی، ایران پس از توافق با شیوخ قواسمی و اعزام نیروهای نظامی به جزایر تنب بزرگ و تنب کوچک، حاکمیت خود را بر این جزایر مستقر کرد. در این سال با خروج بریتانیا از منطقه، ایران به طور رسمی کنترل خود را بر جزایر سه گانه برقرار ساخت.

اهمیت استراتژیک جزایر سه گانه

از منظر موقعیت ژئوپلیتیک

۱) موقعیت جغرافیایی و راهبردی

جزایر سه گانه ی ایران در نزدیکی تنگه هرمز، یکی از مهم ترین و پرت تردد ترین گذرگاه های آبی جهان قرار دارند. تنگه هرمز که راه ارتباطی دریای عمان به خلیج فارس است، روزانه از آن حدود ۱۷ میلیون بشکه نفت و میلیون ها تن گاز طبیعی عبور می کند. بنابراین تسلط ایران بر این جزایر به ویژه در این منطقه حیاتی، قدرت این کشور را برای نظارت و کنترل جریان های نفتی و دریایی در خلیج فارس به شدت تقویت می کند.

۲) حضور نظامی و امنیتی

جزایر سه گانه به عنوان پایگاه های نظامی برای ایران در منطقه خلیج فارس عمل می کنند. این جزایر امکان استقرار نیروهای دریایی، هوایی و زمینی را به ایران می دهند و به ویژه در صورت بروز تهدیدات امنیتی در منطقه، ایران قادر است از آن ها برای دفاع از حاکمیت خود و انجام عملیات های نظامی استفاده کند.

۳) اهمیت اقتصادی و انرژی

جزایر سه گانه ی ایران از مسیرهای حیاتی ترانزیت نفت و گاز قرار دارند. تنگه هرمز که در نزدیکی این جزایر قرار دارد، به عنوان مهم ترین شریان صادرات انرژی از خلیج فارس به بازارهای جهانی شناخته می شود. تسلط بر این جزایر به ایران

۳) توافق های بین المللی و حقوقی

ایران از قوانین و مقررات بین المللی برای تأکید بر حاکمیت خود بر جزایر سه گانه استفاده کرده است. به ویژه کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS) که در سال ۱۹۸۲ توسط سازمان ملل متحد تصویب شد، به وضوح به حقوق کشورها در کنترل مناطق دریایی و جزایر تحت حاکمیت خود اشاره دارد. بر اساس این کنوانسیون، ایران حق دارد که جزایر سه گانه را تحت کنترل خود نگه دارد و از آن ها به عنوان بخشی از آب های سرزمینی خود استفاده کند. علاوه بر این، ایران همواره بر اساس توافق نامه های تاریخی و بین المللی که از سوی کشورهای مختلف از جمله بریتانیا در دوره های مختلف تأیید شده است، مالکیت خود را بر این جزایر مطرح کرده و ادعاهای سایر کشورها را رد کرده است. ادامه دارد.....

بانتب



صفایی: کارگروه برنامه هفتم و توسعه دریا محور در سازمان بنادر تشکیل شد

تکلیف یازده گانه برنامه هفتم توسعه برای سازمان

بنادر و دریانوردی

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به تشکیل کارگروه برنامه هفتم و توسعه دریامحور در این سازمان، گفت: در برنامه هفتم توسعه ۱۱ تکلیف بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی، قرار داده شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی اکبری صفایی در دیدار چهره به چهره و نشست عمومی و صمیمی با کارکنان این سازمان که با حضور اعضای هیات عامل این سازمان و با محوریت «تبیین نقش حوزه دریایی و بندری در سیاست های راهبردی دولت» برگزار شد، اظهار داشت: اجرای سیاست های توسعه دریامحور با اولویت توسعه دریامحور از سوی رییس جمهور و سایر مسئولان ارشد دولت از جمله وزیر راه و شهرسازی مدنظر قرار گرفته است و تصمیم اصلی تهیه طرح جامع توسعه دریامحور بر مبنای بند چهارم سیاست های کلی توسعه دریامحور با اولویت توسعه سواحل مکران بود که به وزارت راه و شهرسازی بازگشت و باید بدانیم که تصمیم بسیار عاقلانه و درستی بود. وی ادامه داد: حتما این موضوع مهم به عنوان یکی از محورهای جدی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در دستورکار قرار دارد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه انتخاب وزیر راه و شهرسازی از بنده این وزارتخانه یک امتیاز و یک فرصت ویژه است، عنوان کرد: تلاش ما این است که بتوانیم موفق عمل کنیم و در همین راستا سازمان بنادر و دریانوردی در کنار وزیر راه و شهرسازی، خواهد بود. صفایی با تاکید بر اینکه برنامه هفتم توسعه یکی از مسائل مهم دیگر است، خاطر نشان کرد: در این برنامه، تکالیفی برای دستگاه های اجرایی تعریف شده است که باید در زمان مشخص اجرایی شود و در همین راستا، کارگروه برنامه هفتم توسعه و توسعه دریامحور در سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شده است و امیدوار هستیم در برنامه هفتم توسعه همانند سایر برنامه ها، موفق عمل کنیم. وی با اشاره به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان دومین دستگاه در برنامه هفتم توسعه، ۱۱ تکلیف دارد، عنوان کرد: در این برنامه بار سنگینی روی دوش سازمان قرار دارد و قطعا در مسیر تحقق، گام برخواهیم داشت. معاون وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: در حوزه نیروی انسانی نیز، تلاش بسیاری صورت گرفت تا بتوانیم مجوز جذب ۳۱۱ نفر را اخذ کنیم و به زودی آزمون مورد نظر برگزار می شود. صفایی با اشاره به حوزه دیپلماسی اقتصادی، اظهار کرد: در حوزه دیپلماسی اقتصادی با کشورهای همسایه چند قرارداد طی ۵ سال اخیر منعقد شده است و در این دوره نیز باید تلاش کنیم تا قراردادهای بیشتری منعقد شود و در این راستا، سرمایه گذاری بخش خصوصی به عنوان اولویت اصلی مطرح و خوشبختانه موفقیت های خوبی، حاصل شده است. وی با تاکید بر اینکه حتما باید از بانوان توانمند در سازمان بنادر و دریانوردی، استفاده شود، گفت: خوشبختانه در این مسیر اتفاقات خوبی رخ داده است و امیدواریم این مسیر ادامه پیدا کند. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه موفقیت های خوبی در سازمان بنادر و دریانوردی طی ۳ سال گذشته به دست آمده است، خاطر نشان کرد: از اعضای هیات عامل، تمامی کارکنان سازمان در ستاد و بنادر، فعالان دریایی و بندری تشکر و قدردانی می کنم و امیدوار هستم بتوانیم با همکاری یکدیگر در مسیر پیش رو، موفق باشیم.