

پس از ۱۵ سال تحقیق؛

ماهیان خاویاری «شپ» در سفیدرود

رهاسازی شد



استاندار گیلان گفت: نوعی از ماهیان خاویاری به نام «شپ» که حاصل ۱۵ سال تحقیق در مرکز بین‌المللی ماهیان خاویاری گیلان است، امروز در سفیدرود رهاسازی شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، هادی حق‌شناس در جریان آئین رهاسازی بچه‌ماهی‌های خاویاری در پارک ملی بوجاق محدوده رودخانه سفیدرود با حضور جمعی از مسئولان و رسانه‌ها، اظهار کرد: از سازمان شیلات ایران و مرکز تحقیقات بین‌المللی ماهیان خاویاری گیلان تشکر می‌کنم که در سال‌های گذشته اقدامات ارزشمندی در زمینه احیای گونه‌های در حال انقراض دریای خزر انجام داده‌اند.

حق‌شناس با اشاره به اینکه امسال اقدام مهمی در زمینه رهاسازی گونه‌ای خاص از ماهیان خاویاری انجام شده، گفت: ماهی خاویاری شپب که از تاس ماهیان محسوب می‌شود، امروز برای نخستین بار به صورت گسترده رهاسازی شد؛ این اقدام حاصل ۱۵ سال کار علمی و تحقیقاتی همکاران ما در مرکز تحقیقات ماهیان خاویاری گیلان است.

وی افزود: اگر این رهاسازی انجام نمی‌شد، ۸۵ درصد از ذخایر این گونه ماهیان در معرض نابودی کامل قرار داشتند. آلودگی‌های نفتی، ورود فاضلاب، تردد کشتی‌ها و صیدهای بی‌رویه از مهم‌ترین عوامل تهدیدکننده محیط زیست دریایی هستند که بسیاری از گونه‌ها را در سراسر دنیا با خطر انقراض مواجه کرده‌اند.

استاندار گیلان با اشاره به برنامه‌های گسترده رهاسازی در سال جاری گفت: در سال جاری پیش‌بینی شده است که ۱۲۰ میلیون قطعه انواع بچه‌ماهی در دریای خزر رهاسازی شود. از ابتدای بهار امسال تاکنون حدود ۲۶ میلیون قطعه ماهی رهاسازی شده است.

وی ادامه داد: این رهاسازی‌ها در بازه‌ای ۳ تا ۴ ساله می‌تواند باعث احیای حداقل ۱۰ درصدی ذخایر طبیعی شود؛ البته برای افزایش این رقم باید عوامل مختلف از جمله کنترل صید، حفظ کیفیت آب و توسعه فعالیت‌های تحقیقاتی مد نظر قرار گیرد. حق‌شناس با تأکید بر اهمیت رهاسازی گونه شپب در دریای خزر گفت: این اقدام، منشأ احیای گونه‌های ارزشمند خاویاری خواهد بود و می‌تواند جایگاه ایران در بازار جهانی خاویار را نیز تقویت کند. گیلان ظرفیت بالایی در تولید و احیای ماهیان خاویاری دارد که باید بیش از پیش مورد حمایت قرار گیرد. وی با اشاره به مصروف رو به افزایش ماهی در کشور گفت: حدود ۶۰ درصد سبب غذایی مردم در حوزه پروتئین در حال جایگزینی از گوشت قرمز و مرغ به سمت ماهی است. عوارض ماهی نسبت به گوشت قرمز به‌مراتب کمتر است و می‌تواند نقش مهمی در سلامت جامعه ایفا کند.

دماوند تبه دوم تولید ماهیان سردآبی در استان تهران



شهرستان دماوند با تولید سالانه بیش از ۲۶۰۴ تُن ماهی خوراکی، رتبه دوم تولید ماهیان سردابی را به خود اختصاص داده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مدیر شیلات سازمان جهادکشاورزی استان تهران در این باره گفت: شهرستان دماوند با برخورداری از واحدهای پیشرو فعال پرورش ماهی سردابی، وبا وجود ۶۸ واحد دپو و مرغ‌رغ آبزیان سالانه بیش از ۲۶۰۴ تُن ماهی خوراکی تولید می‌کند. نوراله حسینی افزود: رتبه دوم تولید ماهیان سردابی در استان تهران به شهرستان دماوند تعلق دارد.

وی ادامه داد: در این شهرستان یک مرکز تکثیر بچه ماهی قزل‌الای تمام ایرانی وجود دارد، و دارای ظرفیت اسمی ۱۰۰هزار قطعه بچه ماهی است و سالانه بیش از ۲۰۰ هزار قطعه بچه ماهی استحصال و به مزارع دیگر عرضه می‌کند.

گروه بنادر-امید اسماعیلی – ۸روز پیش از این، در میانه‌های ششمین روز از اردیبهشت‌ماه بود که صدای مهیب انفجار از بندر شهیدرجایی بندرعباس شنیده

شد. ثانیه‌ای بعد موج این انفجار موجب لرزش شهر بندرعباس و بسیاری از روستاها و نواحی اطراف بندر شهیدرجایی شد. برخی شاهدان می‌گفتند که لرزش حاصل از انفجار بندر شهیدرجایی در بخش‌هایی از جزیره قشم نیز احساس شد.
بالبین حال، گزارش جامع و شفافی درباره علت وقوع این حادثه که به موجب جان باختن ده‌ها نفر و مصدومیت صدهانفر شده بود، هنوز منتشر نشده است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، فاجعه انفجار بندر شهیدرجایی یکی از حوادث مرگبار و تأثیرگذار در ایران بود که خسارات جانی، مالی و اقتصادی قابل توجهی به دنبال داشته است. براساس اطلاعات موجود، این انفجار در محوطه کانتینری بندر شهیدرجایی، بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران، رخ داد و به دلیل شدت آن، موج انفجار باعث تخریب گسترده زیرساخت‌ها، ساختمان‌ها و خودروهای اطراف شد. آخرین گزارش‌های رسمی منتشرشده درباره میزان خسارات این حادثه نشان می‌دهد که در اثر این اتفاق ۵۸هفتر جان باختند، ۱۲۲۲ نفر مجروح شدند. برخی گزارش‌ها هنوز حاکی از وجود مفقودی در اثر این انفجار است.

محوطه‌ای ۱۷هکتاری و پُسر از کانتینر در مجتمع ۲هزار و ۴۰۰هکتاری بندر شهیدرجایی ششم اردیبهشت امسال با یک انفجار دچار آتش‌سوزی شد و طبق آمار رسمی ۵۸داغ‌سنگین بر دل‌های مردم بندرعباس گذاشت. تاکنون حدود ۷۰هفتر از افرادی که با حادثه بندر شهیدرجایی مرتبط بودند به عنوان مطلع و متهم، احضار، جلب یا دعوت به مصاحبه شدند.

همان روزهای نخست پس از وقوع این انفجار بود که خبرگزاری تابناک با انتشار گزارشی عنوان کرد که تصاویر نشان‌دهنده تخریب کامل یک ساختمان اداری و خسارت شدید به خودروها و زیرساخت‌ها در محوطه بندر است. این سطح از تخریب معمولاً با انفجار چندصد تن TNT مرتبط است. گزارش‌ها حاکی از شکستن شیشه‌ها تا شعاع ۳۰کیلومتری بود. براساس مدل‌های انفجاری، شکستن شیشه در ۳۲کیلومتری نشان‌دهنده انفجاری معادل ۲۰۰ تا ۳۰۰تسن TNT و در ۵کیلومتری معادل ۱۰۰۰ تن TNT یا بیشتر است.
بااین اوصاف و با توجه به موج شکستگی شیشه‌ها، قدرت انفجار بندرعباس بین حداقل ۲۰۰



تا ۸۰۰تن TNT و دراحتمال بدبینانه تا هزار تن TNT در نظر گرفته می‌شود؛ هرچند که آمار رسمی و تخصصی توسط مقامات مسئول و هیات‌های تحقیق رسمی اعلام خواهد شد.

گزارش آخرین وضعیت پرونده بندر شهیدرجایی
چند روز پیش بود که اصغر جهانگیر، سخنگوی قوه قضائیه در نشست خود با خبرنگاران درباره آخرین وضعیت پرونده بندر شهیرجایی، گفت: در حال حاضر د به ۵۸هفتر که همه افراد متوفی بودند، به مبلغ ۹۴میلیارد و ۴۰۰میلیون تومان پرداخت شده است. وی عنوان کرد: خسارت ۵۵۱دستگاه خودروی فاقد بیمه پرداخت شده که در حال حاضر با گزارش جدید خسارت ۱۵۷۷خودرو ارزیابی و به‌طور کامل پرداخت شده است. سخنگوی قوه قضائیه گفت: تعداد کانتینرهای خسارتی با کالای سالم ۱۳۷۶تا بوده و تعداد کانتینرهایی که خالی بوده و خسارت دیده، ۱۰۳۴تا بوده است.

برخی گزارش‌ها نیز حاکی از آن است که در ۱۹خردادماه سال‌جاری جلسه‌ای به منظور تسریع در پرداخت خسارات این انفجار به اشخاص خسارت‌دیده برگزار شد. در نتیجه این نشست، دپه پرداختی به تفکیک شرکت‌های بیمه و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی که قبلاً در حق ۲۹هفتر به مبلغ ۲۲میلیارد و ۶۰۰میلیون تومان کارسازی شده بود و در حال حاضر دپه ۵۸هفتر به مبلغ ۹۴میلیارد و ۲۰۰میلیون تومان که شامل همه افراد فوت‌شده بود، پرداخت شد. در رابطه با خسارت تأیید‌شده خودروهای زیان‌دیده که فاقد بیمه بدنه بودند نیز که شامل هزار و ۵۸۷خودرو (۱۵۸خودوری سنگین و هزار و ۲۲۹خودروی سوری) بودند، خسارات وارده تأیید شد. ۹۷میلیارد و ۸۱۲میلیون تومان خسارت برای این خودروها تأیید شده است. در نشست خبری قبلی گفته شده که خسارت ۵۵۱خودرو تأیید شده بود که در حال حاضر خسارات هزار و ۵۷۷خودرو ارزیابی و به‌طور کامل پرداخت شده است.

برخی گزارش‌ها نشان می‌دهد که تا ۱۲ شرکت، ۲۵هزمورد سقف پوشش بیمه‌نامه‌ها نامعتبر بوده و هزار و ۴۰۰هزمورد نیز سقف پوشش بیمه‌ها منتقضی شده بود که رقم‌های مختلفی دارد. تلاش می‌شود حتی در رابطه با کسانی که بیمه‌نامه آن‌ها منتقضی شده، به نحوی جبران خسارت صورت گیرد. همچنین در رابطه با کانتینرهای آسیب‌دیده نیز ۵۵۱هزمونده تشکیل شده و تعداد کانتینرهای ارزیابی‌شده ۳هزار و ۲۶۹کانتینر است

۸۱روز پس از انفجارِ بندر شهید رجایی؛ «سرآمد» پیگیری می‌کند

کارزار فاجعه‌پسا انفجار

گزارش آخرین وضعیت پرونده بندر شهید رجایی

انتظار داریم با حمایت و حسن‌نیت حضرت‌تعالی و سایر مسئولان ذی‌ربط، اقدامات فوری و مؤثری در رابطه با مطالبات زیر صورت پذیرد:
برقراری صورت‌گرفته این تعداد به ۳هزار و ۲۶۹کانتینر رسبد که از این تعداد هزار و ۱۰۰کانتینر متعلق به سازمان اموال تملیکی است. براساس اظهارات مقام‌های مسئول از مجموع این کانتینرها، هزار و ۱۷۶کانتینر خسارتی با کالاهای سالم، ۸۲۰کانتینر خسارتی با کالاهای خسارتی، هزار و ۳۴کانتینر خالی خسارت‌دیده و ۲۳مورد کالاهای خسارتی استریپ‌شده در انبار بودند.

به منظور بررسی تعهدات شرکت‌های بیمه‌ای، مقرر شد ظرف مدت ۴۸ساعت تصویر تمامی بیمه‌نامه‌های مرتبط با این حادثه توسط بیمه به این مرجع ارسال شود. مقرر شد در خصوص موارد تحت پوشش بیمه پایه و بیمه‌های اولیه، بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران با همکاری شرکت‌های بیمه گر، ضمن تعجیل و تسریع در پرداخت‌ها، نسبت به جبران خسارت‌ها اقدام کند. همچنین مقرر شد تمامی خطوط کشتیرانی با اتخاذ تدابیر لازم نسبت به تدابیر و اقدامات لازم برای پیگیری میزان خسارات کانتینرها و دمواراً آن‌ها اقدام کنند تا تجار در این خصوص درگیر نشوند. همچنین با مکاتبه با نهاده‌ا و سازمان‌های دولتی و بانک‌ها به منظور اعتباربخشی به صورتحساب تنظیمی کارگروه ارزیابی خسارات، قرار شد در فرایندهای اداری این صورتحلسه‌ها به عنوان سند اولیه پذیرفته شود تا از این طریق خسارت‌دندگان، پیگیر خسارت‌های خود باشند و نیازی به صورتحلسه جدید نباشد.

کارزاری برای فراموش نکردن فاجعه بندر

روزهای ابتدایی تیرماه امسال بود که کارزاری در پلنفرم مستقل جمع‌آوری امضا (سایت کارزار) با درخواست مشخص رسیدگی به مطالبات خانواده‌های جان‌باختگان انفجار بندر شهیدرجایی فعالیت خود را آغاز کرد.
تا لحظه تنظیم این گزارش بیش از ۲۲۵۰امضا در این کارزار ثبت شده است. امضاکندگان این کارزار که در واقع جمعی از خانواده‌های داغدار حادثه انفجار بندر شهیدرجایی هستند، در متنی خطاب به روسای قوای سه‌گانه، امامان جمعه و جمعی از وزرا و اعضای کابینه هیات دولت چهاردهم و دیگر مسئولان مرتبط با بررسی و پیگیری این حادثه، نوشته‌اند: «متأسفانه، بسیاری از خانواده‌ها پس از این حادثه، تلخ، سرسرت و نان‌آور خود را از دست داده‌اند و اکنون با مشکلات جدی اقتصادی و رفاهی مواجه هستند».

در بخش دیگری از متن این کارزار درخواست‌هایی ذکر شده است:
«با توجه به اینکه عزیزان ما در حین انجام وظیفه و خدمت به چرخه اقتصادی کشور جان خود را فدا کردند، انتظار می‌رود تدابیری در شأن و منزلت ایشان و بازماندگان ایشان اتخاذ گردد.

مختاری، عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی اعلام کرد:

منطقه خلیج فارس مشمول بیمه شرایط جنگی نشد

تأثیر مستقیم هزینه حمل دریایی بر قیمت تمام شده کالا



است و به این ترتیب عملاً ریسکی برای تردد کشتی‌ها وجود ندارد و شرایط مثل سابق است.
وی افزود: اگر فارغ از مسئله جنگ، بحث تحریم را بررسی کنیم، تحریم سبب شده است که خیلی از شرکت‌ها راغب نباشند که با ایران کار کنند. زمانی که تعداد شرکت‌های مایل به همکاری با ایران کاهش یابد، دو اتفاق رخ می‌دهد.

مختاری ادامه داد: اولین اتفاق این است که کیفیت پایین می‌آید. کیفیت از باب تجهیزات و نوع کشتی‌هایی که به بنادر ایران می‌آید، کاهش خواهد یافت. از سوی دیگر کیفیت از باب نوع و سروس و خدماتی که باید ارائه داده شود و علم و تکنولوژی نیز کاهش می‌یابد.

وی اضافه کرد: موقعی که ارائه این خدمات کاهش یابد، به دنبالش هزینه‌ها افزایش می‌یابد. یعنی ممکن است یک کشتی که بخواهد بار چارتر کند، در هر تن ۳۰دلار بگیرد تا محموله‌ای را به جبل علی منتقل کند. ولی همان کشتی اگر بخواهد به بندرعباس بیاید، ۳۵ تا ۴۰دلار هزینه دریافت کند. این تفاوت‌ها خودش افزایشی است که ربطی به جنگ ندارد و مرتبط با تحریم است.

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی توضیح داد: همین شرکت‌هایی که در گذشته به این شکل با ما کار می‌کردند، برخی به واسطه جنگ و گروهی دیگر به واسطه بهانه‌هایی که جنگ می‌تواند ایجاد کند، ترجیحشان این بوده است که به بنادر ایران نایند.

وی افزود: یک مقداری از این مسایل را از قدیم داشتیم و بخشی از آن هم به خاطر ترس و دلهره از جنگ افزایش یافته است. در طول اتفاقاتی که برای ایران رخ داد، در منطقه خلیج فارس ما فقط ترس و دلهره داشتیم و به واقع ریسک حمله و جنگ را نداشتیم که بگویم ریسکی بوجود آمده است یا حادثه‌ای رخ داده است.

مختاری درباره شرایط تنگه باب‌المنذب بیان کرد: درباره باب‌المنذب داستان کمی متفاوت است. البته در این چند وقت به نسبت این آبراهه آرامش داشته است، اما به دلیل اینکه اتفاقی در آنجا رخ داده و حوادثی به وقوع پیوسته است، همچنان ریسک در این تنگه باقی مانده است. ضمن آنکه منبعی که حوادث را به وجود آورده است، همچنان وجود دارد و منبع نگرانی از بین نرفته است

وی افزود: وقتی منبع نگرانی وجود داشته باشد، ممکن است هر مصاحبه با حرکتی در کشورهای مرتبط با این تنگه، تأثیراتش را روی حمل دریایی در آن منطقه بگذارد.

مختاری یادآور شد: با نگاهی به نقشه‌های دریایی می‌بینم که قسمت باب‌المنذب، کانال و دریاچه بعدی آن اهمیت خیلی زیادی دارد و اقتصاد بین آسیا، اروپا و آمریکا را تحت‌الشعاع خود قرار می‌دهد، اما وقتی به وضعیت عبور کشتی‌ها از دو تنگه هرمز و باب‌المنذب نگاه می‌کنید، تعداد کشتی‌هایی که در منطقه خلیج فارس تردد می‌کنند؛ چند ۱۰ برابر کشتی‌هایی است که از باب‌المنذب عبور می‌کنند و تراکم و تردد کشتی‌های منطقه خلیج فارس بیشتر از باب‌المنذب است.

وی افزود: ۲۰ درصد انرژی دنیا از خلیج فارس خارج می‌شود. عبور این میزان انرژی اهمیت تنگه هرمز را بالاتر می‌برد، اما هر دو تنگه به شکل خاصی اهمیت دارند.

مختاری درباره احتمال کاهش هزینه‌های حمل دریایی در آینده نزدیک توضیح داد: از این پس ما بحث تنش‌ها را نداریم و بحث تأثیر عرضه و تقاضا بر هزینه حمل تأثیر دارد.

وی افزود: تغییر هزینه‌ها بستگی به این دارد که نسبت به عرضه و تقاضا چه برخوردهایی داشته باشیم و شرکت‌ها چگونه عمل کنند. شرکت‌هایی که علاقمند هستند و می‌توانند به بنادر ما بیایند، اگر افزایش یابد، قیمت‌ها کاهش خواهد یافت. بحث مؤثر بر افزایش این کشتی‌ها، آرامش منطقه، توافقات و مسائلی است که در مذاکرات سیاسی ما صورت می‌گیرد. عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی گفت: مسائلی که گفته شد، باعث می‌شود تعداد کشتی‌هایی که به بنادر ما می‌آیند، افزایش یا کاهش پیدا کند. اگر تعداد کشتی‌ها افزایش یابد؛ قیمت‌ها کاهش می‌یابد و بالعکس.