

«سر آمد» گزارش می دهد؛

آیا صیادان جاسک به حق خود می رسند؟

از مطالبه گری رسانه تا آغاز پاسخگویی مسئولان

گروه گزارش - جمال جلالی - چهار ماه از حادثه‌ای می گذرد که بسیاری از صیادان شهرستان جاسک از آن به عنوان تلخ ترین روز زندگی خود یاد می کنند؛ روزی که در جریان حملات به اسکله صیادی و تجاری این بندر، ده‌ها فروند شناور صیادی و تجاری که حاصل سال‌ها تلاش، سرمایه گذاری و زحمت مردم بومی بود، در آتش سوخت و نابود شد. حادثه‌ای که تنها به از بین رفتن چند لنج محدود نشد، بلکه معیشت صدها خانواده، اقتصاد دریامحور شرق هرمز گان و بخشی از زنجیره تأمین آبریان کشور را نیز با چالش جدی روبه‌رو کرد.

در گزارش پیشین رسانه دریایی اقتصادسرآمد، با عنوان «چهار ماه پس از سوختن لنج‌های جاسک؛ صیادان در انتظار پاسخ، اقتصاد در انتظار تصمیم» تلاش شد صدای صیادانی منعکس شود که پس از گذشت ماه‌ها، همچنان در انتظار تعیین تکلیف خسارت‌ها و آینده شغلی خود هستند. در آن گزارش، با اشاره به اهمیت بندر جاسک در توسعه سواحل مکران و نقش راهبردی آن در اقتصاد دریایی کشور، از دستگاه‌های مسئول خواسته شد از مرحله سکوت عبور کرده و با برنامه‌ای مشخص، روند جبران خسارت‌ها را آغاز کنند.

بازتاب این گزارش در رسانه‌ها و فضای عمومی، موجب شد موضوع بار دیگر مورد توجه مدیران استانی و شهرستانی قرار گیرد و طی روزهای اخیر، چند مقام مسئول درباره ابعاد خسارت‌ها و اقدامات در دست انجام، موضع گیری رسمی داشته باشند؛ موضوعی که نشان می دهد مطالبه گری رسانه‌ای، زمانی که بر پایه واقعیت‌های میدانی و دغدغه‌های مردم باشد، می تواند زمینه پاسخگویی مسئولان را فراهم کند.

نخستین واکنش رسمی از سوی رئیس اداره شیلات شهرستان جاسک منتشر شد. علی اصغر زارعی با تشریح ابعاد خسارت‌های وارد شده اعلام کرد که در جریان حملات، حدود ۱۰۰ فروند شناور صیادی آسیب دیده یا به طور کامل از بین رفته‌اند و برآورد اولیه خسارت‌ها به حدود سه هزار میلیارد تومان می‌رسد؛ رقمی که به گفته وی، با تکمیل ارزیابی‌ها احتمال افزایش آن نیز وجود دارد.

رئیس اداره شیلات جاسک همچنین اعلام کرد که علاوه بر نابودی شناورهای صیادی، تجهیزات گران قیمت صید، مراکز تکثیر میگو و زیرساخت‌های وابسته نیز آسیب دیده‌اند؛ خسارت‌هایی که آثار آن تنها متوجه صاحبان شناورها نیست، بلکه زنجیره تولید، اشتغال و اقتصاد دریایی منطقه را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

اندکی بعد، احمد جمال‌الدینی، فرماندار شهرستان جاسک نیز با تأیید خسارت‌های وارد شده اعلام کرد که در جریان این حملات، ۱۰۰ فروند شناور آسیب دیده‌اند. تأیید این آمار از سوی فرماندار، نشان می‌دهد ابعاد حادثه اکنون به صورت رسمی مورد پذیرش مدیریت اجرایی شهرستان قرار گرفته و ضرورت برنامه‌ریزی برای جبران خسارت‌ها بیش از گذشته احساس می‌شود.

در ادامه این روند، مدیرکل شیلات استان هرمز گان نیز با

سخنگوی کمیسیون امنیت ملی:

کریدور تحمیلی آمریکادر تنگه هرمز رانمی پذیریم

سنخنگوی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس با تأکید بر اینکه وضعیت تنگه هرمز به شرایط پیش از جنگ باز نخواهد گشت، گفت: ایران کریدور تحمیلی آمریکا را نخواهد پذیرفت و ترتیبات جدید در این زمینه اتخاذ می شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسن قشقاوی، در گفت و گوی ضمن اشاره به نشست‌های مختلف در ارتباط با تنگه هرمز گفت: هفته گذشته یک جلسه مقدماتی با دعوت از دستگاه‌های مختلف اجرایی

و نمایندگان نیروهای مسلح، وزارت امور خارجه و قوه قضاییه برگزار شد که این مقام‌ها و نمایندگان در جلسه با اعضای کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شرکت کردند.

وی بیان کرد: مقرر شده که همه طرف‌ها نظرات خود را به‌صورت مکتوب علاوه بر توضیحاتی که در جلسه مطرح شده است، ارائه کنند؛ علاوه بر این برخی از اعضای کمیسیون امنیت ملی یک جلسه مقدماتی داشتیم و در این جلسه نماینده معاونت قوانین و نماینده مرکز پژوهش‌های مجلس حضور داشتند و مروری بر پیشنهادات داشتیم. عضو کمیسیون امنیت ملی عنوان کرد: البته همه پیشنهادات اصل نشد و بنا شده است که این جلسه هفته آینده تمدید شود و جلسه مقدماتی بررسی همه پیشنهادات شروع خواهد شد؛ نمایندگان طرح‌های متنوعی را که دادند با طرح اصلی سنجیده می‌شود؛ طرح اصلی همان است که در کمیسیون امنیت ملی طی جلساتی در ماه گذشته تصویب شد اما ادغام و بررسی طرح‌های دیگر نیز با طرح اصلی سنجیده خواهد شد. سخنگوی کمیسیون امننت ملی مجلس ضمن اشاره به اینکه در نهایت و پس از بارگذاری، تک‌تک اعضای کمیسیون امنیت ملی نظر خود را در این باره خواهند داد، تصریح کرد: احتمالاً کمیسیون‌های فرعی هم همین کار را خواهند کرد و طرح به مجلس ارائه خواهد شد. قشقاوی اظهار کرد: این کاری که در حوزه تقنینی صورت می‌گیرد مانع از اقدامات عملیاتی در حوزه تنگه هرمز نشده است به این معنا که ما کریدور جنوبی را که آمریکا برخلاف بند ۵ تفاهم ۱۴ ماده‌ای اسلام‌آباد در صدد تحمیل آن با فشار و تهدید بود، نمی‌پذیریم. وی با اشاره به اینکه قطعاً این کریدور مقصود ما را که معطوف به حفظ امنیت ملی و منافع ملی ایران است، برآورده نخواهد کرد، تأکید کرد: لذا مخالفت خود را صراحتاً به طرف معانی اعلام کردیم؛ خوشبختانه در ایران سازوکار تصمیم‌گیری چه در قالب میدان و چه در قالب دیپلماسی که براساس نظرات و رهنمودهای رهبر معظم انقلاب است، کاملاً روشن بوده و در همین چارچوب عمل شده و پیشنهاد و کریدور طرف ایرانی هم مطرح شده است.

اشاره به پیامدهای اجتماعی این حادثه، از بیکار شدن بیش از ۲۰۰ صیاد خبر داد؛ آماري که تنها بخشی از واقعیت موجود را نشان می‌دهد، زیرا هر شناور صیادی علاوه بر مالک، برای ناخدا، ملوانان، جانشوها، تعمیرکاران، فرشتندگان تجهیزات، کارگران تخلیه و بارگیری، رانندگان حمل آبریان و فعالان صنایع وابسته نیز اشتغال ایجاد می‌کند. از این رو، خسارت وارد شده تنها متوجه مالکان شناورها نیست، بلکه صدها خانواده را به صورت مستقیم و غیرمستقیم تحت تأثیر قرار داده است.

یکی دیگر از اقدامات قابل توجه، ورود دستگاه قضایی به موضوع بود. دادستان عمومی و انقلاب شهرستان جاسک با صدور اطلاعیه‌ای از تمامی مالکان شناورهای آسیب‌دیده خواست با در دست داشتن مدارک مالکیت، اسناد مربوط به شناورها و مستندات خسارت‌های وارده، در مهلت تعیین شده به دادسرای عمومی و انقلاب شهرستان مراجعه کنند تا روند مستندسازی و پیگیری حقوقی پرونده‌ها آغاز شود.بی‌تردید این اقدام، گامی مثبت در مسیر احقاق حقوق آسیب‌دیدگان محسوب می‌شود؛ زیرا تشکیل پرونده‌های مستند، می‌تواند مبنای تصمیم‌گیری برای پرداخت خسارت‌ها و پیگیری‌های بعدی باشد. با این حال، نپشت امروز دغدغه اصلی صیادان است، تنها ثبت خسارت نیست؛ بلکه اطلاع از زمان، شیوه و سازوکار جبران این خسارت‌هاست.

اکنون که اصل حادثه، میزان تقریبی خسارت‌ها و آثار اقتصادی و اجتماعی آن از سوی مسئولان مختلف مورد تأیید قرار گرفته است، انتظار افکار عمومی از مرحله اعلام آمار فراتر رفته و به سمت اقدام عملی حرکت کرده است. صیادان جاسک می‌خواهند بدانند چه زمانی دوباره می‌توانند به دریا بازگردند، چگونه سرمایه از دست رفته خود را جبران کنند و چه برنامه‌ای برای احیای ناوگان صیادی این شهرستان وجود دارد.

پاسخ به این پرسش‌ها، موضوعی است که نه تنها آینده جامعه صیادی جاسک، بلکه بخشی از آینده اقتصاد دریامحور سواحل مکران را نیز رقم خواهد زد؛ منطقه‌ای که سال‌هاست از آن به عنوان یکی از مهم‌ترین محورهای توسعه کشور یاد می‌شود و استمرار رکود در آن، می‌تواند آثار فراتر از مرزهای یک شهرستان داشته باشد.

اگرچه ورود مسئولان اجرایی، قضایی و متولیان بخش شیلات به موضوع را باید گامی مثبت در مسیر رسیدگی به مطالبات صیادان دانست، اما واقعیت این است که مرحله اصلی هنوز آغاز نشده است. آنچه امروز برای جامعه صیادی جاسک اهمیت دارد، انتشار آمار یا صدور اطلاعیه نیست؛ بلکه بازگشت به کار، احیای سرمایه‌های از دست رفته و ایجاد اطمینان نسبت به آینده‌ای است که طی چند ساعت در آتش حادثه از بین رفت.

بندر جاسک تنها یک بندر محلی نیست؛ این شهرستان یکی از مهم‌ترین حلقه‌های اقتصاد دریامحور ایران در سواحل مکران به شمار می‌رود. موقعیت راهبردی آن در مجاورت دریای عمان، ظرفیت بالای صید آبریان، دسترسی به آب‌های



آزاد و نقش آن در برنامه‌های کلان توسعه مکران، سبب شده است که هر گونه اختلال در فعالیت‌های صیادی و دریایی این منطقه، آثار خود را فراتر از مرزهای هرمز گان نشان دهد. سال‌هاست که مسئولان از سواحل مکران به عنوان یکی از موتورهای محرک توسعه اقتصادی کشور یاد می‌کنند. توسعه بنادر، صنایع دریایی، شیلات، گردشگری و تجارت دریایی، همگی بر پایه یک اصل مشترک استوار است و آن، حضور فعال مردم بومی در اقتصاد دریاست. اگر سرمایه همین مردم از بین برود و امکان بازگشت آنان به فعالیت فراهم نشود، تحقق بسیاری از اهداف توسعه‌ای نیز با چالش مواجه خواهد شد.

نابودی حدود یکصد فروند شناور، تنها به معنای از بین رفتن چند وسیله صیادی نیست؛ هر شناور یک واحد اقتصادی مستقل است که ده‌ها خانواده از محل فعالیت آن ارتزاق می‌کنند. علاوه بر صیادان، مشاغلی همچون تعمیرکاران موتور، سازندگان تور، فرشتندگان تجهیزات دریایی، کارگران اسکله، رانندگان حمل آبریان، سردخانه‌ها، کارخانه‌های فرآوری و حتی بازارهای فروش ماهی نیز از رکود ایجاد شده متأثر می‌شوند. بنابراین خسارت وارد شده، یک خسارت زنجیره‌ای است که آثار آن در بخش‌های مختلف اقتصاد منطقه قابل مشاهده خواهد بود.

از سوی دیگر، کاهش ظرفیت صید می‌تواند بر عرضه آبریان در بازار نیز اثر گذار باشد. هرچند سایر بنادر کشور همچنان به فعالیت خود ادامه می‌دهند، اما کاهش تولید در یکی از قطب‌های مهم صید جنوب کشور، در صورت استمرار، می‌تواند بر هزینه تأمین و توزیع آبریان نیز تأثیر بگذارد. به همین دلیل، جبران خسارت ناوگان صیادی جاسک، تنها یک مطالبه محلی نیست، بلکه اقدامی در راستای حفظ تولید، اشتغال و پایداری اقتصاد دریایی کشور محسوب می‌شود.

اکنون که دستگاه قضایی فرآیند جمع‌آوری مدارک و مستندسازی خسارت‌ها را آغاز کرده و مدیران اجرایی نیز اصل خسارت‌ها را تأیید کرده‌اند، انتظار می‌رود دولت با تشکیل کارگروه ویژه بازسازی ناوگان صیادی جاسک، روند تصمیم‌گیری را از حالت پراکنده خارج کند. حضور نمایندگان استانداری، سازمان شیلات، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان برنامه و بودجه، بانک‌های عامل، شرکت‌های بیمه و نمایندگان جامعه صیادی در چنین کارگروهی می‌تواند روند جبران خسارت‌ها را تسریع و هماهنگی کند.

همچنین ضروری است برای شناورهایی که تحت پوشش بیمه قرار داشته‌اند، پرداخت خسارت‌ها با سرعت بیشتری

انجام شود و درباره شناورهایی که به هر دلیل فاقد پوشش بیمه بوده‌اند، دولت سازوکار حمایتی ویژه‌ای پیش‌بینی کند تا صاحبان آن‌ها نیز بتوانند دوباره به چرخه تولید بازگردند. اختصاص تسهیلات کم‌بهره و بلندمدت برای ساخت یا خرید شناورهای جدید، تعویق اقساط بانکی آسیب‌دیدگان، حمایت از خانواده‌های صیادان بیکار تا زمان بازگشت به کار، تسهیل صدور مجوزهای لازم برای جایگزینی شناورها و ایجاد پنجره واحد برای رسیدگی به پرونده‌های خسارت، از جمله اقداماتی است که می‌تواند روند احیای اقتصاد دریایی جاسک را سرعت ببخشد.

در کنار اقدامات مالی، شفافیت در اطلاع‌رسانی نیز اهمیت زیادی دارد. صیادان حق دارند بدانند پرونده‌های آنان در چه مرحله‌ای قرار دارد، چه نهادی مسئول پرداخت خسارت است و جدول زمانی اجرای تصمیمات چگونه خواهد بود. اطلاع‌رسانی مستمر، علاوه بر کاهش نگرانی مردم، از شکل‌گیری شایعات و بی‌اعتمادی نیز جلوگیری خواهد کرد.

بی‌تردید، رسانه‌ها نیز وظیفه خود می‌دانند که این موضوع را تا رسیدن به نتیجه نهایی دنبال کنند. رسالت رسانه، تنها انتشار خبر نیست؛ بلکه پیگیری مطالبات عمومی، انعکاس صدای مردم و مطالبه اجرای وعده‌های مسئولان است. اگر امروز شاهد موضع‌گیری مدیران و آغاز برخی اقدامات هستیم، این روند باید تا زمان بازگشت آخرین لنج به دریا و از سرگیری فعالیت آخرین صیاد آسیب‌دیده ادامه یابد.

جمع بندی «اقتصادسرآمد»

امروز صیادان جاسک بیش از هر چیز به امید نیاز دارند، امیدی که تنها با وعده شکل نمی‌گیرد، بلکه در سایه تصمیم‌های عملی، حمایت مؤثر و جبران واقعی خسارت‌ها به دست می‌آید. بازسازی ناوگان صیادی این شهرستان، تنها بازسازی چند شناور نیست؛ بلکه احیای اشتغال، تقویت اقتصاد محلی، حفظ امنیت غذایی و تحقق بخشی از اهداف توسعه سواحل مکران است.

اکنون که نخستین گام‌های رسیدگی برداشته شده است، انتظار می‌رود همه دستگاه‌های مسئول با هم‌افزایی، سرعت عمل و برنامه‌ریزی دقیق، این مسیر را تا پایان ادامه دهند. مردم جاسک نشان داده‌اند که با دریا زندگی می‌کنند و اقتصادشان با دریا گره خورده است. شایسته است که این بار نیز، پاسخ مسئولان در خور صبر، تلاش و سال‌ها خدمت این جامعه خشکوش باشد؛ از لنج‌هایی که روزی در آتش سوختند، بار دیگر بر پهنه دریای عمان به حرکت درآیند و چرخ اقتصاد این بندر راهبردی دوباره به گردش درآید.

مقام مسئول در سازمان شیلات ایران به سرآمد خبر داد:

رشد ۷ درصدی صید آبریان کشور در سال ۱۴۰۴



مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران از ثبت ۸۳۳ هزار و ۲۴۸ تن صید آبریان در سال ۱۴۰۴ خبر داد و گفت: بر اساس داده‌های استخراج‌شده از سامانه یکپارچه ماهیگیری سازمان شیلات ایران و جمع‌بندی‌های تخصصی کمیته علمی آمار صید، میزان صید کشور در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳، هفت درصد رشد داشته است. فریزر رجایی در گفت و گو با اقتصاد سرآمد از ثبت ۸۳۳ هزار و ۲۴۸ تن صید آبریان در سال ۱۴۰۴ خبر داد و گفت: بر اساس داده‌های استخراج‌شده از سامانه یکپارچه ماهیگیری سازمان شیلات ایران و جمع‌بندی‌های استخراج‌شده از

کمیته علمی آمار صید، میزان صید کشور در سال ۱۴۰۴ نسبت به سال ۱۴۰۳، هفت درصد رشد داشته است. مدیرکل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، اذعان داشت: رشد صید آبریان کشور، دستاوردی است که بیانگر اثربخشی مدیریت علمی ناوگان صیادی، توسعه صید در آب‌های دور و فراساحلی و استقرار نظام داده‌محور در مدیریت ذخایر آبری کشور است. وی خاطر نشان ساخت: از مجموع صید ثبت‌شده، ۱۷ هزار و ۸۹۵٫۷ تن مربوط به استان‌های شمالی شامل گیلان، مازندران و گلستان و ۸۱۵ هزار و ۳۵۲٫۳ تن مربوط به استان‌های جنوبی کشور است که استمرار روند صعودی تولید در آب‌های جنوب را طی پنج سال گذشته نشان می‌دهد. به گفته رجایی، استان هرمز گان با ۳۸۶ هزار و ۶۹۴ تن، سیستان و بلوچستان با ۳۱۱ هزار و ۳۰۶ تن، بوشهر با ۶۵ هزار و ۵۴۹ تن و خوزستان با ۵۱ هزار و ۸۰۳ تن، بیشترین سهم را در صید آبریان کشور به خود اختصاص داده‌اند و بخش عمده تولید شیلاتی کشور از این استان‌ها تأمین می‌شود. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با اشاره به روند رو به رشد صید در جنوب کشور گفت: بررسی داده‌های سامانه یکپارچه مدیریت صید را از مهم‌ترین عوامل این موفقیت بر شمرد. وی تأکید کرد: سازمان شیلات ایران با تکیه بر این سامانه، مدیریت ذخایر آبری، برنامه‌ریزی ناوگان و تخصیص سهمیه‌های صید را بر پایه داده‌های علمی و در چارچوب الزامات و تعهدات بین‌المللی انجام داده که نتیجه آن ارتقای شفافیت آماری، بهبود مدیریت ذخایر و توسعه پایدار بخش شیلات بوده است. رجایی با اشاره به عملکرد ناوگان صیادی جنوب کشور در ماه‌های اخیر اظهار داشت: بررسی عملکرد ناوگان چهار استان جنوبی شامل هرمز گان، سیستان و بلوچستان، بوشهر و خوزستان در فاصله نیمه اسفند ۱۴۰۴ تا پایان تیرماه ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که با وجود شرایط ویژه ناشی از تحولات منطقه، آسیب به برخی بنادر و تأسیسات صیادی و محدودیت‌های عملیاتی دریایی، این ناوگان با ثبت بیش از یک میلیون و ۳۰۰ هزار روز-شناور تلاش صیادی، نقش راهبردی و غیر قابل جایگزینی در حفظ امنیت غذایی، تأمین پروتئین دریایی و پایداری زنجیره تأمین کشور ایفا کرده است.



پنج‌شنبه-۱۵مرداد۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۵۳

گردشگری

بنادر

ادعای آکسیوس:

ایران، عمان و آمریکادر آستانه توافق بر سر هرمز هستند



آکسیوس مدعی نزدیک بودن دستیابی به یک توافق موقت میان ایران، عمان و آمریکا بر سر تنگه هرمز شد.

به گزارش اقتصادسرآمد به نقل از الجزیره، آکسیوس به نقل از یک مسئول آمریکایی مدعی شد که ایران، آمریکا و عمان در آستانه دستیابی به یک توافق موقت برای بازگشایی تنگه هرمز هستند. آمریکا قصد دارد دستیابی به این توافق را طی امروز چهارشنبه اعلام کند.

منابع آگاه نیز در گفتگو با آکسیوس مدعی شدند که توافق مذکور شامل ایجاد سازوکار موقت میان ایران و عمان در تنگه هرمز به مدت ۶۰ روز که قابل تمدید است، خواهد بود. تمام کشتی‌هایی که از طریق تنگه هرمز وارد خلیج فارس می‌شوند باید از مسیر شمالی و از آب های ایران عبور کنند.

همچنین کشتی‌هایی که تنگه هرمز را به سمت دریای عرب ترک می‌کنند از مسیر جنوبی و از طریق آب های عمان با هماهنگی ایـران عبور خواهند کرد. بر اساس توافق ادعایی مذکور هیچ تعرفه‌ای برای عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز طی این مدت ۶۰ روزه دریافت نخواهد شد. طرف های ذی ربط برای مین روبی از گذرگاه میانی تنگه هرمز به مدت ۳۰ روز تلاش خواهند کرد. گذرگاه میانی تنگه هرمز برای عبور و مرور کشتی‌ها بر اساس توافق دائمی که مورد مذاکره ایران و عمان است استفاده خواهد شد.

بر اساس این گزارش طی روزهای گذشته تماس های تلفنی میان استیو ویتکاف و وزرای خارجه عمان و ایران برقرار شده است. وزیر خارجه ایران با این توافق به صورت اولیه موافقت کرده و موافقت نهایی به نظر رهبر ایران و شورای عالی امنیت ملی بستگی دارد. این در حالی است که مقامات ایرانی تاکنون ادعای آکسیوس را تأیید نکرده اند.

حدود ۶۵میلیون قطعه بچه ماهی در سواحل گیلان رهاسازی شد



مدیرکل شیلات گیلان با بیان اینکه از ابتدای سال تاکنون حدود ۶۵ میلیون قطعه بچه ماهی در دریا و رودخانه های منتهی به خزر در استان گیلان رهاسازی شده است، اعلام کرد: رهاسازی برخی از گونه‌های دیگر شامل شاه کولی، سیاه کولی، ماهی سیسم، کپور دریایی و کپور تالابی نیز تا نیمه دوم شهریورما ادامه خواهد داشت.

به گزارش اقتصادسرآمد، علی اصغر داداش پور در حاشیه رها سازی بچه ماهیان تولید شده در استخر هجری پره صیادی شهید رجبی مقدم بندرانزلی به ایرنا گفت: امروز آخرین مرحله رهاسازی بچه ماهیان تولید شده در استخرهای هجری شرکت‌های تعاونی پره صیادی استان با رهاسازی حدود ۴۵۰ هزار قطعه بچه ماهی سفید در تالاب بین المللی انزلی انجام شد.وی تصریح کرد: در گیلان ۵۳ شرکت تعاونی پره صیادی وجود دارد که در سال ۱۴۰۵- ۱۴۰۴ تعداد ۳۱ پره صیادی، معادل ۶۶ درصد از ۴۷ پره فعال استان در امر تکثیر و پرورش بچه ماهی برای رهاسازی در دریا مشارکت داشته‌اند.

وی ادامه داد: امسال در طرح تکثیر طبیعی در رودخانه خشک‌رود رودسر نیز حدود ۲ میلیون قطعه بچه‌ماهی رهاسازی شد و طبق برنامه‌ریزی های انجام شده این روش در سال جاری در سطح گسترده تری اجرا می شود.

مدیر کل شیلات گیلان با قدردانی از مشارکت جامعه صیادی در بازسازی ذخایر آبریان، تصریح کرد: این اقدام عام‌المنفعه، سرمایه‌گذاری برای آینده صید و بهره‌برداری پایدار از ذخایر آبریان است و بازگشت منافع آن به جامعه صیادی و همه ذینفعان این بخش خواهد بود.داداش پور حفاظت و بازسازی ذخایر آبریان دریای خزر را از مهم‌ترین وظایف شیلات دانست و اظهار کرد: شیلات استان گیلان اجرای برنامه‌های بازسازی ذخایر، مقابله با صید غیرمجاز را با استفاده از ظرفیت یگان حفاظت منابع آبریان، دستگاه‌های مرتبط و مشارکت جامعه صیادی به صورت جدی دنبال می‌کند.