



مدیر کل شیلات هرمزگان از آغاز فصل صید میگو در آب‌های استان از چهارم مهرماه خبر داد و گفت: این فصل صید پس از اجرای طرح دریاست و بر اساس نتایج بررسی‌های کارشناسی و پژوهشی آغاز خواهد شد.

به گزارش اقتصادصرا آمد، مسعود بارانی با اعلام این خبر افزود: صید گاه‌های میگوی هرمزگان از کوهسنگ در شهرستان سیریک تا طولادر شهرستان قشم گسترده شده و هر ساله با مشارکت گسترده جامعه صیادی، نقش مهمی در تأمین بخشی از نیاز بازار داخلی و رونق اقتصادی مناطق ساحلی ایفا می‌کند. وی با تأکید بر ضرورت رعایت ضوابط و مقررات صید خاطر نشان کرد: مدیریت علمی ذخایر آبزیان، رعایت زمان‌بندی فصل صید و همکاری صیادان در اجرای مقررات، از مهم‌ترین عوامل پایداری ذخایر ارزشمند میگو در آب‌های استان به شمار می‌رود.

بارانی ادامه داد: استفاده از مشارکت تعاونی‌های صیادی، حضور مستمر نیروهای یگان حفاظت منابع آبزیان، بایش فعالیت شناورها و نظارت بر رعایت زمان و محدوده‌های مجاز صید از جمله برنامه‌های پیش‌بینی شده برای مدیریت

مطلوب فصل صید میگوی امسال است. وی اضافه کرد: استان هرمزگان همواره سهم قابل توجهی در تولید و صید آبزیان کشور داشته و اجرای برنامه‌های حفاظتی و مدیریتی در کنار همکاری جامعه صیادی، زمینه بهره‌برداری پایدار از این ذخایر ارزشمند را برای سال‌های آینده فراهم می‌کند.

مدیر کل شیلات هرمزگان ابراز امیدواری کرد: با همکاری صیادان و تشکل‌های صیادی، فصل صید میگوی امسال نیز با رعایت کامل ضوابط فنی و حفاظتی، همراه با صیادی مطلوب و این موضوع با هدف ساماندهی ناوگان صید و پایش دقیق‌تر به گزارش ایرنا، کمیته مدیریت صید استان هرمزگان با حضور کارشناسان و صاحب‌نظران پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان، مسئولان شیلات هرمزگان، اتحادیه تعاونی‌های صیادی استان و جمعی از صیادان و تعاونی‌های صیادی تشکیل می‌شود.

این کمیته هر ساله زمان‌های مشخصی را برای اجرای طرح دریاست و ممنوعیت صید، با در نظر گرفتن زمان تکثیر آبزیان گوناگون اعلام می‌کند که امسال زمان ممنوعیت صید میگو از ۲۲ شهریورماه اعلام شده بود.

تجهیز ۲۰۰ قایق صیادی جاسک به سامانه ردیاب



رئیس اداره شیلات شهرستان جاسک از تجهیز و فعال‌سازی سامانه ردیاب روی ۲۰۰ قایق صیادی خبر داد و تأکید کرد: تخصیص هر گونه سهمیه سوخت بارانای به شناورها منوط به فعال بودن این سامانه است.

به گزارش اقتصادسرا آمد، علی زارعی با اشاره به الزامات قانونی اجرای این طرح اظهار کرد: بر اساس مصوبه هیأت دولت و ابلاغیه سازمان شیلات ایران، تمامی شناورهای صیادی دارای مجوز ملزم به نصب و فعال‌سازی سامانه ردیاب هستند و این موضوع با هدف ساماندهی ناوگان صید و پایش دقیق‌تر تردها دنبال می‌شود.

وی با اشاره به استستقبال جامعه صیادی شهرستان افزود: اکنون ۲۵۰ نفر از صیادان و مالکان قایق‌های صیادی هزمنه‌های نصب سامانه ردیاب بر کرده‌اند که از این تعداد، عملیات نصب و راه‌اندازی ردیاب بر روی ۲۰۰ قایق شناور با موفقیت به پایان رسیده و باقی‌نیز در دست اقدام است.

رئیس اداره شیلات جاسک با تأکید بر پیوند مستقیم این طرح با چرخه سوخت‌رسانی تصریح کرد: تخصیص سهمیه سوخت یارانه‌ای تنها و تنها به شناورهایی تعلق می‌گیرد که دارای ردیاب روشن و فعال باشند؛ از این‌رو شناورهایی که نسبت به نصب و فعال‌سازی این سامانه اقدام نکنند، برای تأمین سوخت مصرفی خود باید از نرخ آزاد مطابق با تعرفه‌های شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی استفاده کنند؛ زارعی با اشاره به برگزاری نشست‌های نقداندیشی با فعالان حوزه صیادی گفت: جلسات هماهنگی متعددی با اتحادیه‌ها و تعاونی‌های صیادی شهرستان جاسک برگزار و ضوابط و ضرورت‌های این طرح به‌طور کامل تشریح شده است. از جامعه صیادی و مالکان شناورها درخواست داریم با تسریع در روند نصب این سامانه، مانع از بروز هر گونه وقفه در فعالیت‌های دریایی و سهمیه سوخت خود شوند. به گزارش ایسنا به نقل از روابط عمومی اداره شیلات شهرستان جاسک در روز دوشنبه ۳۰ شهریور، وی دستوردهای این طرح را فراتر از حوزه سوخت‌رسانی دانست و خاطر نشان کرد: تجهیز شناورها به ردیاب علاوه بر شفافیت و عدالت در توزیع سوخت، گامی اساسی در ارتقای امنیت جلی صیادان در دریا، مدیریت پایدار و صیانت از ذخایر آبزیان خلیج فارس و دریای عمان به شمار می‌رود.



آینده اقتصاد ایران از مسیر همین جاده‌ها، راه‌آهن‌ها، آزادراه‌ها و کریدورهایی عبور می‌کند که امروز در حال ساخت هستند و این مسئولیتی است که نباید حتی برای یک روز بر زمین بماند و دقیقاً همان مسیری است که در راستای تأکیدات رهبر شهید انقلاب، دستورات رئیس جمهور پزشکیان و پی‌گیری‌های مجدانه فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی آغاز شده است

دستاوردی ارزشمند به شمار می‌رود، اما پرسش اصلی به آینده بازمی‌گردد. آیا روحیه جهادی و مدیریت میدانی که در دوران بحران شکل گرفت، پس از عبور از شرایط ویژه نیز ادامه خواهد یافت؟ آیا تجربه این دوره می‌تواند به اصلاح ساختارهای اجرایی، تسریع فرآیندهای تصمیم‌گیری، کاهش بروکراسی و افزایش بهره‌وری در پروژه‌های ملی منجر شود؟

واقعیت این است که کشور امروز بیش از هر زمان دیگری به تکمیل کریدورهای ملی و بین‌المللی نیاز دارد. رقابت منطقه‌ای در حوزه ترانزیت با سرعتی بی‌سابقه در حال پیشروی است و فرصت‌های اقتصادی منتظر هیچ کشوری نمی‌مانند. بنابراین، حفظ شتاب توسعه زیرساخت‌ها نباید محدود به دوران بحران باشد، بلکه باید به یک فرهنگ مدیریتی پایدار تبدیل شود.

بر اساس این ارزیابی، عملکرد یک سال اخیر شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور نشان داد که حتی در دشوارترین شرایط نیز می‌توان پروژه‌های ملی را زنده نگه داشت و از توقف شریان‌های توسعه جلوگیری کرد. اکنون زمان آن رسیده است که این تجربه ارزشمند به الگویی برای آینده تبدیل شود، گویی که در آن مدیریت میدانی، تأمین مالی هدفمند، توسعه کریدورهای راهبردی و تکمیل پروژه‌های ملی یک راهبرد داننی برای توسعه ایران باشد. آینده اقتصاد ایران از مسیر همین جاده‌ها، راه‌آهن‌ها، آزادراه‌ها و کریدورهایی عبور می‌کند که امروز در حال ساخت هستند و این مسئولیتی است که نباید حتی برای یک روز بر زمین بماند و دقیقاً همان مسیری است که در راستای تأکیدات رهبر شهید انقلاب، دستورات رئیس جمهور پزشکیان و پی‌گیری‌های مجدانه فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی آغاز شده است.

نقش حمایتی وزارت راه و شهرسازی در این میان چشمگیر است. همراهی و پشتیبانی وزیر راه و شهرسازی از پروژه‌های زیرساختی و تأکید بر تکمیل طرح‌های راهبردی کشور، بستری را فراهم کرد تا مجموعه شرکت ساخت بتواند مأموریت‌های خود را با انسجام بیشتری دنبال کند. هماهنگی میان سیاست‌گذاری کلان وزارتخانه و مدیریت اجرایی شرکت ساخت، یکی از عوامل مهم حفظ شتاب پروژه‌ها در این دوره بوده است.



نقش حمایتی وزارت راه و شهرسازی در این میان چشمگیر است. همراهی و پشتیبانی وزیر راه و شهرسازی از پروژه‌های زیرساختی و تأکید بر تکمیل طرح‌های راهبردی کشور، بستری را فراهم کرد تا مجموعه شرکت ساخت بتواند مأموریت‌های خود را با انسجام بیشتری دنبال کند

با این حال، نگاه این نوشتار صرفاً نگاهی تقدیرآمیز نیست. هر چند استمرار فعالیت پروژه‌ها در شرایط دشوار،

«سرآمد» تحلیل می‌دهد؛

توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران در روزهای بحران

روایت تداوم ساخت ایران در جنگ‌های یک سال اخیر

گروه حمل و نقل - فیروز اسماعیلی -

تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد که نخستین قربانی بحران‌ها، پروژه‌های عمرانی و توسعه‌ای هستند. بسیاری از طرح‌ها متوقف می‌شوند، منابع مالی جابه‌جا می‌شوند و برنامه‌های توسعه‌ای به حاشیه می‌روند. اما در ایران، طی یک سال گذشته، روند فعالیت پروژه‌های زیرساختی متوقف نشد و بسیاری از طرح‌ها مطابق برنامه پیش رفتند.

«در جنگ فقط سربازان نمی‌جنگند؛ مهندسان و سازندگان نیز در خط مقدم هستند، زیرا از شریان‌های اقتصادی کشور دفاع می‌کنند.» این گزاره شاید بهترین توصیف برای عملکرد مجموعه‌ای باشد که طی یک سال گذشته، در یکی از حساس‌ترین دوره‌های مدیریتی و اجرایی کشور، اجازه نداد چرخ توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران از حرکت باز ایستد.

وزارت راه و شهرسازی با محوریت شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور در حالی مسئولیت اجرای ده‌ها پروژه ملی در حوزه راه، راه‌آهن، آزادراه و بزرگراه را بر عهده دارد که هم‌زمان با تشدید فشارهای اقتصادی، محدودیت‌های مالی و شرایط ناشی از جنگ و تهدیدات امنیتی، مأموریت حفظ و توسعه شریان‌های حیاتی کشور را نیز دنبال کرده است.

در چنین شرایطی، آن‌چه بیش از هر چیز اهمیت پیدا می‌کند، نه صرفاً افتتاح یک پروژه یا آغاز یک طرح جدید، بلکه حفظ تداوم فعالیت در میدان اجراست.

در این میان، نقش مهندس هوشنگ بازوند، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، قابل توجه است. مدیری که رویکرد حضور میدانی را به عنوان یکی از اصول اصلی مدیریت خود برگزید و تلاش کرد فاصله میان ستاد و کارگاه‌های اجرایی را به حداقل برساند. بازدیدهای مستمر از پروژه‌های راهسازی، آزادراهی،

بازتاب



مدیرکل میراث فرهنگی گلستان به سرآمد می‌گوید:

دیوار تاریخی گرگان؛ میراث ارزشمند خلیج گرگان در آستانه ثبت جهانی

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گلستان، گفت: دیوار تاریخی گرگان به عنوان بخش مهمی از میراث حاشیه جنوبی دریای خزر و خلیج گرگان در آینده نزدیک ثبت جهانی خواهد شد.

فریدون فعالی در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرا مد با اشاره به اینکه حفاظت از دیوار بزرگ گرگان، صیات از هویت تاریخی و دانش مهندسی ایرانیان محسوب می‌شود، گفت: استمرار پژوهش‌ها، حفاظت و ساماندهی بخش‌های مختلف اثر و تکمیل مستندات پرونده ثبت جهانی آن در دستور کار اداره میراث فرهنگی استان گلستان قرار دارد.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گلستان، بیان داشت: طبق برنامه ریزی‌های صورت گرفته، دیوار تاریخی گرگان به عنوان بخش مهمی از میراث حاشیه جنوبی دریای خزر و خلیج گرگان در آینده نزدیک ثبت جهانی خواهد شد.

وی با بیان اینکه تهیه پرونده ثبت جهانی دیوار گرگان در دستور کار اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان قرار دارد، اظهار داشت: در این راستا مجموعه‌ای از اقدامات تخصصی، پژوهشی، مستندسازی و حفاظتی باهدف تکمیل الزامات پرونده ثبت جهانی انجام شده است.

به گفته وی، گسترده‌گی جغرافیایی این دیوار تاریخی، تعدد تأسیسات و سازه‌های وابسته و ارزش‌های برجسته تاریخی و باستان‌شناختی آن موجب شده است که فرایند تهیه و تکمیل پرونده ثبت جهانی نیازمند مجموعه‌ای پیوسته از مطالعات باستان‌شناسی و میان‌رشته‌ای، مستندسازی دقیق، اقدامات حفاظتی و ساماندهی بخش‌های مختلف اثر باشد.

فعالی در خصوص اعتبارات هزینه شده برای تهیه پرونده ثبت جهانی دیوار گرگان نیز گفت: ۱۵۵ میلیارد ریال از محل اعتبارات تخصیص یافته در سال ۱۴۰۴ جهت تصویربرداری هوایی از مسیر دیوار بزرگ گرگان و تأسیسات وابسته، تکمیل مستندات پرونده ثبت جهانی، کاوش‌های باستان‌شناسی دیوار بزرگ گرگان و تمیشه و ساماندهی کارگاه‌های باستان‌شناسی در محدوده شهرستان‌های کلالة، مینودشت، گنبد کاووس، گمیشان و کردکوی انجام شده است.

این مقام مسئول در استان گلستان، اذعان داشت: طبق برنامه ریزی‌های صورت گرفته در ادامه انجام اقدامات تکمیلی جهت تهیه پرونده یبایی ثبت جهانی دیوار گرگان، تکمیل و تجهیز پایگاه اطلاع‌رسانی، ادامه کاوش‌های باستان‌شناسی، تهیه و نصب تابلوهای راهنما و هشدار دهنده، تولید آجر به‌منظور خواناسازی بقایای معماری مکشوفه و اجرای سایر اقدامات حفاظتی و مورد نیاز، انجام خواهد شد.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان گلستان، خاطر نشان ساخت: این برنامه‌های تدوین شده پس از تأمین و ابلاغ اعتبارات مورد نیاز در دستور کار قرار خواهد گرفت تا روند مطالعات، حفاظت، ساماندهی و تکمیل مستندات پرونده ثبت جهانی دیوار گرگان پیگیری شود.

لازم به ذکر است، دیوار بزرگ گرگان یا دیوار سرخ که در متون قدیمی مار سرخ نامیده می‌شد، نخستین بار در سال ۱۳۱۶ از سوی «اریک اشمیت» خلبان آمریکایی شناسایی شد و عکس‌های هوایی او سندی برای تحقیقات باستان‌شناسان ایرانی و خارجی قرار گرفت. قدمت این دیوار به دوره ساسانی بازمی‌گردد که برای مقابله با قوم هون و سایر اقوام شمالی ایران ساخته شد. این دیوار تاریخی به طول ۲۰۰ کیلومتر، پس از دیوار چین بزرگ‌ترین دیوار دفاعی جهان است که در ۲۹ تیرماه سال ۱۳۸۷ به ثبت ملی رسید.

دریچه



شهرام فداکار به سرآمد خبر داد:

ایجاد سایت‌های حفاظت از لاک پشت‌های دریایی در جزایر خلیج فارس

مدیر کل دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: در راستای اقدامات حفاظتی از لاک پشت‌های دریایی، در جزایر خارگ و خارگو، ام‌الگرم، نخلیو، نای بند، هنگام، کیش، قشم شاهد راه‌اندازی سایت‌های حفاظت از تخم‌گذاری لاک پشت‌های پوزه عقابی هستیم، همچنین در نوار

ساحلی مکران در محدوده چاپهار نیز سایت‌هایی جهت حفاظت از تخم‌گذاری لاک پشت‌های سبز ایجاد شده است.

شهرام فداکار در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرا مد با اشاره به اینکه حفاظت لاک پشت‌های دریایی خلیج فارس و دریای عمان در دستور کار سازمان حفاظت محیط زیست قرار دارد، گفت: در همین راستا برنامه اقدام ملی حفاظت از لاک پشت‌های دریایی در سال ۹۷ تدوین شده است و دبیرخانه آن در سیستان و بلوچستان و منطقه چاپهار، تأسیس شد.

مدیر کل دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، با اشاره به تداوم پایش لاک پشت‌های دریایی طی سالهای اخیر، گفت: تخم‌گذاری لاک پشت‌های دریایی پوزه عقابی معمولاً هر ساله از اسفنده ماه شروع و تا اواخر خرداد ماه ادامه دارد؛ لذا حفاظت از تخم لاک پشت‌ها در این بازه زمانی از اهمیت بالایی برخوردار است.

به گفته این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، حفاظت از تخم لاک پشت‌های پوزه عقابی در مناطقی از خلیج فارس از جمله در روستای شیب دراز قشم و همچنین جزیره کیش و سواحل مکران با مشارکت منطقه آزاد به‌طور مرتب و مستمر انجام می‌شود.

وی در ادامه گفته‌های خود به تخم‌گذاری لاک پشت‌های سبز در نوار ساحلی دریای عمان نیز اشاره کرد و گفت: تخم‌گذاری این گونه لاک پشت‌ها هر ساله از خرداد ماه آغاز می‌شود و تا پایان ماه ادامه دارد، همچنین بیرون آمدن بچه لاک پشت‌های سبز از مرداد ماه آغاز می‌شود؛ که نیاز است در این بازه‌های زمانی بیشترین حفاظت و پایش در منطقه صورت گیرد. مدیر کل دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، تأکید کرد: در راستای اقدامات حفاظتی، پایش و تگ‌گذاری لاک پشت‌های دریایی، احداث هجری سایت، بازسازی زیستگاه‌های تخم‌گذاری تخریب شده در سواحل و معدت‌ادر جزایر خلیج فارس و دریای عمان در حال انجام است.

به گفته فداکار، در حال حاضر در جزایر خارگ و خارگو، ام‌الگرم، نخلیو، نای بند، هنگام، کیش قشم و هنگام شاهد راه‌اندازی سایت‌های حفاظت از تخم‌گذاری لاک پشت‌های پوزه عقابی هستیم، همچنین در نوار ساحلی مکران در محدوده چاپهار نیز سایت‌هایی جهت حفاظت از تخم‌گذاری لاک پشت‌های سبز ایجاد شده است.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، بیان داشت: از آنجا که تراکم تخم‌گذاری در جزایر مذکور بالا است و لانه‌های در برخی مناطق در معرض تهدید آب گرفتگی و شکار قرار دارند، لذا تخم‌هایی که در معرض بیشترین تهدید قرار دارند، شناسایی و به هجری سایت‌ها منتقل می‌شوند. لازم به ذکر است، از ۷ گونه لاک پشت دریایی شناسایی شده در دنیا، ۵ گونه آن در آب‌های ایران دیده می‌شود. لاک پشت‌های دریایی که در سواحل ایران زیست می‌کنند شامل لاک پشت سرخ، لاک پشت سبز، لاک پشت پوزه عقابی، لاک‌پشت زیتونی و لاک پشت پشت چرمی است. هر ۵ گونه این لاک پشت‌ها در سطح ملی به عنوان گونه در خطر انقراض در نظر گرفته می‌شوند. سواحل کشورمان از مهم‌ترین مناطقی است که دو گونه لاک پشت سبز و پوزه عقابی در آن تخم‌گذاری می‌کنند. لاک پشت‌های دریایی اگرچه طول عمر نسبتاً بالایی دارند اما به واسطه سبال بلوغ (۱۵ تا ۵۰ سال) نیاز شدیدی به حفاظت دارند، چرا که مرگ هر قطعه‌ای از آنها می‌تواند آسیب جدی به کل جمعیت آنها در یک منطقه وارد سازد.