

هشدار عدم وابستگی کریدورهای اصلی ترانزیتی کشورهای همسایه شمال



یک کارشناس حمل و نقل دریایی گفت: تبدیل ایران به چهار راه ترانزیت منطقه، بیش از ایده پردازی به هماهنگی، همکاری و اقدامات عملی برای کسب سهم موثر و پایدار از مبادلات منطقه ای و فرامنطقه ای نیاز دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، علیرضا چشم‌جهان با هشدار نسبت به اینکه تقریباً هیچ یک از کریدورها و دالان‌های اصلی ترانزیتی واقع در کشورهای همسایه شمال کشورمان به عبور از ایران وابستگی ندارند و به طور مستقل مشغول کار خودشان هستند، تأکید کرد: تبدیل کشورمان به چهار راه ترانزیت منطقه، بیش از ایده‌پردازی به هماهنگی، همکاری و اقدامات عملی برای کسب سهم موثر و پایدار از مبادلات منطقه ای و فرامنطقه ای نیاز دارد.

وی درباره تحولات زنجیره تأمین در عرصه بین‌المللی ضمن اشاره به اینکه در دنیای امروز، بیش از ۷۰ درصد تجارت جهانی از لحاظ ارزش کالاها و ۹۰درصد از نظر تناژ از طریق دریاها انجام می‌شود، در مورد مقدار کالاهای تجاری جابه‌جا شده در سال ۲۰۲۱ از طریق دریا در جهان گفت: بیش از ۱۱ میلیارد و یک‌صد میلیون تن انواع کالا از طریق بندار و خطوط کشتیرانی در سطح بین‌المللی جابه‌جا شده که نسبت به سال ۲۰۲۰ بالغ بر چهار و سه دهم درصد رشد داشته و این افزایش در حالی رخ می‌دهد که در سال ۲۰۲۰ حمل‌ونقل دریایی در جهان کاهش معادل سه و هشت دهم درصد را نسبت به سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۰ با احتساب تخمینی که در مورد رشد اقتصادی و تولید این کارشناس حمل و نقل دریایی افزود: سهم آسیا از مجموع ۱۱ میلیارد و صد میلیون تن کالای تجاری دریاپرد در سال ۲۰۲۱، بالغ بر ۵۴ درصد بوده و به ترتیب قاره آمریکا ۱۸ درصد، اروپا ۱۵ درصد، اقیانوسیه ۸ درصد و آفریقا ۶ درصد سهم داشته‌اند.

چشم‌جهان در مورد سهم حمل و نقل کانتینری از مجموع کالاهایی که از طریق دریا جابه‌جا شده‌اند، اظهار داشت: در سال ۲۰۲۱ میلادی مجموعاً بالغ بر ۲ میلیارد تن کالا بین بندار مختلف جهان با کانتینر حمل شده‌اند که سهم آسیا از این مقدار، ۴۴ درصد و سهم قاره‌های اروپا و آمریکا هر کدام ۱۵ درصد، آفریقا ۴ درصد و اقیانوسیه ۲ درصد بوده است.

وی در مورد پیش‌بینی رشد جابه‌جایی کالا از طریق دریا برای سال‌های آتی گفت: «آنگاه‌ا که ترانسپت توسعه و تجارت ملل متحد» پیش‌بینی کرده که تناژ کالای تجاری دریاپرد در جهان به حدود یسازده میلیارد و پانصد میلیون تن در سال ۲۰۲۲ برسد و متوسط میزان رشد حمل‌ونقل انواع کالاهای تجاری از سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۶ با احتساب تخمینی که در مورد رشد اقتصادی و تولید ناخالص ملی کشورها وجود دارد، برابر با دو و چهار دهم درصد در هر سال باشد. این کارشناس حمل و نقل دریایی اضافه کرد: تجمع پیش‌بینی‌های آنکاده، آف‌لاین و کارلکسون به ما می‌گوید که مقدار کالاهایی که در سال ۲۰۲۲ با کانتینر از طریق دریا جابه‌جا خواهند شد، در سال ۲۰۲۲ حداقل به دو میلیارد و صد و شصت میلیون تن می‌رسد و از لحاظ آماری ۸۸۹ میلیون تی‌ای یسو کانتینر پر و خالی در بندار مختلف جهان از کشتی‌ها تخلیه و بارگیری می‌شوند.

چشم‌جهان بیان کرد: با وجود همه این پیش‌بینی‌ها، لویزد لیست اخیراً مطلبی را منتشر کرده و می‌گوید که به دلیل شیوع سسویه‌های جدید بیماری کرونا (مانند امیکرون)، تداوم ازدحام و معطلی کشتی‌های خطوط کشتیرانی در بندار بزرگ جهان و همچنین اتکای بیش‌بینی‌ها به روند سال قبل، این امکان وجود دارد که رشد‌های برآورد شده به طور دقیق محقق نشوند.

وی به مرور وقایعی که حمل‌ونقل دریایی و بندار جهان از سال ۲۰۲۰ تا پایان سال ۲۰۲۱ با آنها مواجه بوده پرداخت و چنین توضیح داد: وقتی بیماری مهلک کرونا در اواخر ۲۰۱۹ در چین پدیدار شد و به تدریج بخش عمده‌ای از جهان را فرا گرفت و در قرنطینه بر فرد، قیمت جهانی نفت سقوط کرد و حمل‌ونقل دریایی و زنجیره تأمین جهانی به دلیل کاهش شدید تقاضا، دچار سکون شد؛ این وضعیت ادامه یافت تا اینکه در دسامبر ۲۰۲۰ با شروع و اکسپانسیون و آغاز کمک دولت‌ها به مردم کشورها برای احیای کسب و کارهای آسیب‌دیده، به تدریج ورق برگشت و حجم بزرگی از سفران‌های و تقاضاها در بازارهای شکل گرفت که واحدهای تولیدی را به تولید بیشتر واداشت؛ بنابراین بخش حمل‌ونقل دریایی به دلیل سهم ۹۰ درصدی خود در جابه‌جایی کالاها در سطح بین‌المللی، به شدت برای جوابگویی به تقاضای موجود در بازار و بازار به مسیرهای اصلی بازرگانی جهان تحت فشار قرار گرفت.

این کارشناس حمل و نقل دریایی افزود: حمل‌ونقل دریایی کالاهای تجاری در سطح جهان در حال سرعت گرفتن بود تا اینکه کانال سوئز در اوایل فروردین ۱۴۰۰ به دلیل انحراف کشتی اورگیون از مسیر خود در بخش جنوبی به مدت ۶ روز دچار انسداد شد که به توقف و تاخیر کشتی‌ها در دو سوی این کانال مهم انجامید و آثار این معطلی برای خطوط کشتیرانی جهت بازگشت کشتی‌ها به برنامه زمانبندی شده خود، تا چند ماه بعد هم برطرف نشد و اختلال مضاعفی در زنجیره تأمین جهانی به وجود آورد.
جمع این موضوعات موجب شد تا به دلیل برهم خوردن موازنه عرضه و تقاضا، هزینه رزرو جارت کشتی‌های برای حمل کالا و کانتینر، گرایه حمل دریایی بار و قیمت اجاره و خرید کشتی‌ها و کانتینرها رشد فزاینده‌ای پیدا کند. چشم‌جهان ادامه داد: نابرابری ظرفیت قابل عرضه توسط کشتی‌ها و کانتینرهای موجود در برابر تقاضای بازار که بخشی از آن به دلیل برهم خوردن برنامه تردد کشتی‌ها و ایجاد ازدحام در بندار و پس‌گانه‌ها و کاهش ظرفیت محدود برخی بندار چینی رخ داده بود، موجب شد خطوط و شرکت‌های کشتیرانی برنامه اسقاط کشتی‌هایشان را تا حد امکان به تعویق بیندازند و به ساخت و اجاره کشتی‌ها و کانتینرهای بیشتر رویابورند.

وی اظهار کرد: البته ازدحام بندار اصلی جهان را نمی‌توان فقط به شلوغی آنها به علت تراکم کشتی‌های منتظر نوبت برای تخلیه و بارگیری کالا و کانتینرها مرتبط دانست، زیرا سایر حلقه‌های زنجیره تأمین، مانند حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی هم به کلی ارتباط پس‌گانه‌ها با بندار هستند باید کارآمدی بیشتری از خود نشان می‌دادند تا آن مقدار معطلی‌ها بکاهند و از برهم خوردن برنامه کشتی‌ها جلوگیری کنند. این کارشناس حمل و نقل دریایی افزود: با شکل‌گیری این اختلالات در زنجیره تأمین جهانی، برخی از صاحبان کالا تلاش کردند که تغییراتی در شیوه‌های حمل محمولات خود به‌وجود آورند؛ مثلاً بعضی از آنها که کالاهای خود را همواره بسا کانتینر جابه‌جا می‌کردند، کوشیدند تا از ظرفیت کشتی‌های جنرال کارگو و حتی قله برای رساندن محمولاتشان به مقصد استفاده کنند و از این بابت تقاضا برای اینگونه کشتیها هم بالاتر رفت. چشم‌جهان یادآور شد: حتی برخی از تولیدکنندگان بزرگ برای پاسخ به‌موقع به تقاضای مشتریان و اثبات وفاداری به آنها، اقدام به اجاره کشتی با قیمت‌های گزاف‌ها کردند و بعضی هم به شیوه‌های حمل‌ونقل جایگزین در شقوق ترکیبی، ریلی، جاده‌ای و هوایی روی آوردند؛ تا جایی که خط کشتیرانی اسی‌ام‌ای – سی‌جی‌ام، فرانسه یا «ام‌اس سی‌سوئیس یا «مرسک‌لاین» دانمارک سرویس حمل‌هوایی خود را (با هواپیماهای باری اختصاصی) به شرکای تجاری خود معرفی کردند یا بندر ولادی‌وستک واقع در منطقه‌ایله شرق روسیه با همکاری دی‌پی ورلد امارات و خط کانتینری «فسکو» روسیه، سرویس حمل ریلی ۱۹ روزه به شهر ورشو در لهستان و از طریق مسکو به فرستندگان کالا در چین، کره جنوبی و ژاپن را ارائه داد.فارس



راه‌اندازی خط مسافری بندر عباس به شارجه پس از دو سال وقفه

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد: خط مسافری بندر شهید باهنر به شارجه پس از دو سال وقفه راه‌اندازی شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، کشتیرانی والفجر اعلام کرد: خط کشتیرانی مسافری بندرعباس – شارجه و بالعکس پس از دو سال وقفه راه‌اندازی مجدد شد.این خط مسافری به مناسبت فرارسیدن ایام الله دهه فجر و چهل و سومین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی راه‌اندازی شده است که با استفاده از کشتی نگین از جمله شناورهای مسافری کشتیرانی والفجر و از روز چهاردهم بهمن ماه جاری سفر رفت و برگشت بین بندرعباس و بندر شارجه عملیاتی شده است و پذیرای مسافران خواهد بود.بر اساس این گزارش خط مسافری یاد شده که به دلیل شرایط ناشی از کرونا متوقف شده بود از این پس به صورت هفتگی فعال خواهد بود.لازم به یادآوری است که پیش از این خط مسافری بندر لنگه– دوی و بالعکس نیز از سوی این کشتیرانی راه‌اندازی شده و هم اکنون در حال ارائه خدمات به مسافران است.

نقش محوری نیروی انسانی متخصص در توسعه شرق هرمزگان

لزوم تخصیص بودجه‌های عمرانی در پهنه مکران



اقتصادریا– مهدی یحیی زاده

– روزنامه اقتصاد سسرآمد به واسطه اهمیت جذب نیروی انسانی متخصص در بدنه اجرایی مناطق کمتر توسعه یافته؛ گروه اقتصاد دریا این مطلب را مجدداً منتشر کرد. ضعف زیرساخت های موجود در منطقه شرق هرمزگان «که محصول عدم توجه به این خطه از چالش‌های توسعه می‌توان به نقش استفاده نکردن مهمترین دلایل عدم توسعه پایدار در این منطقه برشمرد. که با بررسی هریک از پارامترها، موانع و کشورمان در دهه‌های گذشته است» را می‌توان از مهمترین دلایل عدم توسعه پایدار در این منطقه برشمرد. که با بررسی هریک از پارامترها، موانع و کشورمان در دهه‌های گذشته است» را می‌توان از مهمترین دلایل عدم توسعه پایدار در این منطقه برشمرد. که با بررسی هریک از پارامترها، موانع و کشورمان در دهه‌های گذشته است» را می‌توان از

از عمده چالش‌های منطقه‌ای که شرق هرمزگان و خصوصاً شهرستان میناب به واسطه عدم به کارگیری متخصصین بومی همواره با آن مواجه بوده است می‌توان از نداشتن اشراف، آگاهی و اطلاعات کافی در زمینه‌های جغرافیایی، اقلیمی، سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و... توسط مدیران غیربومی و مهاجر نام برسد که خود باعث تصمیم گیری‌های غیرموثر و غیرکارشناسی و گاه‌ا اشتباه و ناسازگار با شرایط منطقه گشته، که این مهم نیز خود سبب مشکلات عدیده‌ای در روند توسعه در شرق هرمزگان شده است.

در سایه سیاست‌های کلان دولت‌های کریمه ا.ج. ایران چند سالی ست که راهبرد تمرکز بر استفاده از متخصصین بومی و ماندگارمورد توجه مسئولان ملی و استانی قرار گرفته، در این راستا در دولت مستقر، در بعد انسانی می‌توان به انتصاب مهم ازجمله معاونت هماهنگی امور اقتصادی و توسعه منابع استانداران و یا انتصاب هرچند دیرهنگام سمت معاونت سیاسی و امنیتی استانداران و همچنین در شهرستان میناب به عنوان دروازه ورودی مکران به انتصاب فرماندار ویژه اشاره نمود. .

مردم ساکن در منطقه شرقی هرمزگان (میناب، سیریک و جاسک) که کریدور ارتباطی رسیدن به حوزه تمدنی مکران و دریای عمان را تشکیل می‌دهند خواهان وضعیتی هستند که قادر باشند

سیریک و جاسک) که کریدور ارتباطی رسیدن به حوزه تمدنی مکران و دریای عمان را تشکیل می‌دهند خواهان وضعیتی هستند که قادر باشند

مردم ساکن در منطقه شرقی هرمزگان (میناب، سیریک و جاسک) که کریدور ارتباطی رسیدن به حوزه تمدنی مکران و دریای عمان را تشکیل می‌دهند خواهان وضعیتی هستند که قادر باشند

مردم ساکن در منطقه شرقی هرمزگان (میناب، سیریک و جاسک) که کریدور ارتباطی رسیدن به حوزه تمدنی مکران و دریای عمان را تشکیل می‌دهند خواهان وضعیتی هستند که قادر باشند

برگزیده ها

تعلل در آزادسازی حریم ساحلی توجیه‌پذیر نیست

هر گونه کوتاهی در اجرای دستور رئیس جمهور غیر قابل قبول است



فرماندار نوشهر از تمامی مراکز دولتی خواست تا طی ۱۰ روز باقی‌مانده از ضرب‌الاجل رئیس‌جمهور نسبت به آزادسازی حریم ۶۰ متری ساحل این شهرستان اقدام کنند و هشدار داد: هرگونه کوتاهی در اجرای دستور رئیس‌جمهور غیرقابل قبول است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، رئیس‌جمهوری دهم بهمن‌ماه امسال در سفر به استان گیلان در اقدامی فوری دستورالعملی صادر کرد که تمامی مراکز دولتی بدون استثناء باید طی مدت ۲۰ روز نسبت به آزادسازی حریم ساحلی تارمز مجاز حدود ۶۰ متری اقدام کنند. سعید یزدانی در نشست بررسی اجرای دستور رئیس‌جمهور در شهرستان گفت: از طول حدود ۴۸ کیلومتر نوار ساحلی شهرستان ، حدود ۶۰ کیلومتر از لحاظ حریم ۶۰ متری در اختیار مراکز نظامی، دولتی، نیز اشخاصی است که که تمامی آنها بدون استثناء باید در ۱۰ روز باقی‌مانده از مهلت رئیس‌جمهور عقب‌نشینی کنند تا راه دسترسی آسان برای عموم مردم برای استفاده از دریا فراهم شود. وی افزود: حدود یکهزار متر از سواحل تصرف شده در اختیار یک اردوگاه نظامی، حدود ۱۶۵ متر آن در اختیار یک مجموعه رفاهی وابسته به نهاد نظامی و بخشی از هم در اختیار یک پایگاه وابسته به سازمان کشتیرانی است که مسئولان این مجموعه‌ها باید در مهلت قانونی عقب‌نشینی کنند و در صورت کوتاهی ستاد آزادسازی حریم ساحلی شهرستان به طور مستقیم وارد عمل خواهد شد. فرماندار نوشهر گفت: در قانون اراضی مستحدثات ساحلی به‌طور شفاف آمده است که آن قسمت از اراضی مستحدثات ساحلی مربوط به پیش از سال ۱۳۴۲ بوده و دارای اسناد اسطبیعاً اسناد این اراضی معتبر و وجاهت قانونی دارد و اسناد و مدارک بعد از این زمان تابع یک سری ضوابط و قواعد خاصی است و مناسفانه وجاهت قانونی هم ندارد و جزء حریم ۶۰ متری محسوب می‌شود. یزدانی گفت: پس از ابلاغ دستورالعمل رئیس‌جمهور محترم و تأکید استاندار، با زدیدن های میدانی با حضور مسئولان ادارات مرتبط از طول نوار ساحلی صورت گرفت که متأسفانه برخی از مراکز دولتی و نظامی با احداث بنا، دیوار، فنس‌کشی و حتی نصب تیر برق حریم ۶۰ متری را در اختیار خود قرار داده‌اند و این رویه خلاف قانون است. فرماندار نوشهر مسئولان ادارات منابع طبیعی، امور آب، شهرداری را مکلف کرد تا با همراهی دادستان عمومی و انقلاب اسلامی از همین هفته حریم ۶۰ متری تصرف شده ساحلی شهرستان را به‌طور دقیق مشخص کنند. دادستان عمومی و انقلاب اسلامی نوشهر نیز در این نشست گفت: دستگاه قضائی با متصرفان حریم ۶۰ متری دریای خزر محدوده شهرستان نوشهر در صورت هرگونه تعلل بدون هیچگونه مناسباتی برخورد می‌کند.

اجرای طرح‌های آبی‌پروری رویکرد توسعه اقتصادی منطقه است

طرح‌های دریا محور را راهبر داصلی توسعه استان بوشهر



استاندار بوشهر طرح‌های دریا محور را راهبرد اصلی توسعه استان دانست و گفت: اجرای طرح‌های آبی‌پروری از جمله پرورش ماهی و میگو رویکرد توسعه اقتصادی استان بوشهر است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد محمدی‌زاده در آیین افتتاح طرح‌های شهرستان تنگستان در پنجمین روز از دهه مبارک فجر با اشاره به اینکه دستاوردهای انقلاب اسلامی باید در همه ابعاد تمدنی و اطلاع‌رسانی توسعه‌یمن اظهار داشت: خدمات و فعالیت‌های انجام‌شده در بخش‌های مختلف عمرانی، فرهنگی، اقتصادی، هنری، اجتماعی، سیاسی و سرمایه‌گذاری غیرقابل مقایسه با قبل از سال ۱۳۵۷ است که باید این دستاوردها به ویژه به نسل جوان و نوجوان اطلاع‌رسانی شود.وی توجه ویژه به محرومان و نیازمندان را یکی از برنامه‌ها دانست و بیان کرد: در رسیدگی به مددجویان و نیازمندان خدمات قابل توجهی در حوزه‌های گوناگون شده و امروز افتتاح منازل مسکونی به مددجویان کمیته امداد امام خمینی (ره) تنگستان یکی از این فعالیت‌ها است. استاندار بوشهر با قدردانی از خدمات نهادهای حمایتی و خیران افزود: همکاری خیران در حل مشکلات و تحقق مطالبات نیازمندان ستودنی است که در این راستا امروز به مناسبت دهه مبارک ۲۰ واحد مسکونی به مددجویان کمیته امداد تنگستان اگدار شد. محمدی‌زاده با اشاره به توسعه طرح‌های پرورش آبزیان در نوار ساحلی طرح‌های دریا محور را راهبرد اصلی توسعه استان دانست و تصریح کرد: توسعه طرح‌های آبی‌پروری از جمله پرورش ماهی و میگو رویکرد توسعه‌ی استان بوشهر است که این مهم در اولویت برنامه‌ها قرار دارد. وی سپس شدن ساکنان نوار ساحلی استان بوشهر در طرح‌های پرورش آبزیان را مورد تأکید قرار داد و بیان کرد: طرح پرورش ماهی در قفس با ظرفیت تولید سالانه ۵۰۰ تن ماهی در نوار ساحلی خلیج فارس در بندر خورشهاب تنگستان افتتاح و وارد مدار تولید قرار گرفت. استاندار بوشهر میزان سرمایه‌گذاری این طرح را ۱۸ میلیارد تومان توسط بخش خصوصی دانست و افزود: قطع‌بچه ماهی برای پرورش افتتاح شد. بر پایه این گزارش در سفر استاندار بوشهر به تنگستان ۲۰ واحد مسکونی با زیربنا یک‌هزار و ۴۵۰ متر و اعتبار ۵۰ میلیارد در اختیار مددجویان تنگستان قرار گرفت که این واحدهای مسکونی با مشارکت کمیته امداد، خیران و استانداری بوشهر ساخته شده است. دیگر طرحی که امروز به‌صورت همزمان با حضور استاندار بوشهر افتتاح شد طرح پرورش ماهی در قفس با ظرفیت تولید سالانه ۵۰۰ تن ماهی بود که با سرمایه‌گذاری ۱۸ میلیارد تومان توسط بخش خصوصی در روستای خورشهاب تنگستان برای ذخیره‌سازی ۱۵۰ هزار قطعه بچه ماهی مورد افتتاح قرار گرفت.

اقتصاددریایی



یکشنبه۱۷مهرماه۱۳۹۰-شماره۱۲۸

گوناگون

رییس اتاق ایران و ازبکستان

پیوستن تاشکند به توافق نامه چاپهار در حال نهایی شدن است

رییس اتاق مشترک بازرگانی ایران و ازبکستان اظهار داشت: ازبکستانی‌ها از چاپهار بازدید کرده‌اند. پیوستن ازبکستان به این توافقنامه از لحاظ اقتصادی برای هر دو طرف سودمند بوده و یک اقدام برد‌بردار است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، موسس۱ آقایین در مورد آخرین وضعیت تجاری ایران و ازبکستان به اینا اظهار کرد: میزان صادرات ما به ازبکستان در نه ماهه امسال ۳۵۰ میلیون دلار بوده و در همین مدت زمان، واردات از این کشور سهم ۱۵۰ میلیون دلاری را به خود اختصاص داده است. در مجموع ایران و ازبکستان تعامل خوبی باهم دارند.وی افزود: اتاق بازرگانی ایران و ازبکستان یک اتاق تازه تأسیس بوده و حدود یک ماه است که شروع به کار کرده است. از همین روی سعی می‌کنیم زمینه‌ها را به شکلی فراهم کنیم که مبادلات تجاری دو کشور بسیار بیشتر از ارقام فعلی باشد. آقایین افزود: ایران و ازبکستان ظرفیت‌های زیادی برای توسعه همکاری‌های مشترک دارند. برای مثال می‌توان به حوزه‌های خدمات فنی و مهندسی، مصالح ساختمانی، کشاورزی، حمل و نقل و پتروشیمی اشاره کرد. با این حال برای عملی شدن آنها نیاز به یک سری بسترها داریم که باید آنها فراهم کنیم. در حمل و نقل ریلی و هوایی دچار مشکل هستیم و اگر در این بسترها آماده‌تر شویم، تجارت دو کشور رشد زیادی می‌کند و شاید به بیش از یک میلیارد دلار در سال برسد.

رییس اتاق بازرگانی ایران و ازبکستان همچنین در مورد آخرین وضعیت پیوستن ازبکستان به موافقت‌نامه چاپهار خاطر نشان ساخت: ازبکستانی‌ها از چاپهار هم بازدید کرده‌اند، ما همیشه حمل و نقل ریلی کانتینری از آسیای میانه به بندار جنوبی ایران را داشتیم. پیوستن ازبکستان به این توافقنامه هم از لحاظ اقتصادی برای ما خوب است و ازبکستان به این توافقنامه در حال نهایی شدن بوده اما جزئیات آن هنوز منتظر نشده است.

دماپزشکی خراسان رضوی در خصوص عرضه ماهیان حرام گوشت هشدار داد

دفتر نمایندگی ولی فقیه در دامپزشکی استان خراسان رضوی با انتشار اطلاعیه‌ای در خصوص خرید و مصرف ماهیان حرام گوشت به مردم هشدار داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، در این اطلاعیه آمده است: اخیراً عده‌ای سودجو، اقدام به فروش ماهی و آبزیان حرام تحت عناوینی چون ماهی پرورشی، ماهی تازه بوشهر و جنوب در نقاط مختلف مشهد و شهرستانها و روزبازارها و میادین تره‌بار و جاده‌های استان می‌کنند که فروش این گونه آبزیان در وانت‌ها و خودروهای سواری و به قیمت نازل صورت می‌گیرد. در این اطلاعیه با اشاره به برخورد گروه‌های نظارتی دامپزشکی با عوامل توزیع این گونه آبزیان از شهروندان تقاضا شده است. هنگام خرید انواع ماهی دقت داشته باشند که این فرآورده خام حیوانی را از مراکز عرضه مجاز که دارای مجوزهای کسب و مجوزهای بهداشتی از اتحادیه ها و سایر دستگاه‌های بهداشتی استان هستند و معمولاً تحت نظارت دوره ای دامپزشکی فعالیت می‌کنند تهیه نمایند و هنگام تهیه آنها دقت کنند تا گواهی حمل صادر شده توسط دامپزشکی از سوی فروشنده ارایه شود و از خرید ماهی از دستفروشان و از خودروها و فروشندگان سیار اکیدا خودداری کنند. در ادامه این اطلاعیه آمده است: برای آیت شریفه قرآن و روایات اهل بیت عصمت و طهارت علیهم السلام و فتاوی کلبه مراجع عظام تقلید ماهیان بدون فلس و پولک از آبزیان حرام بوده و غیر قابل مصرف خوراکی است.

بهره برداری از اولین اسکله شناور تفریحی و گردشگری بندر گناوه

همزمان با دهه مبارک فجر، اولین اسکله شناور تفریحی و گردشگری استان بوشهر در بندر گناوه به بهره برداری رسید.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سایش ارجمند زاده مدیرکل بندر و دریانوردی بوشهر با بیان اینکه اسکله بندر گناوه یکی از سه اسکله تفریحی گردشگری بوشهر است که به بهره برداری رسید، گفت: دو اسکله دیگر نیز که مربوط به بندار گنگان و دیلم است تا پایان سال جاری که بهره برداری خواهد رسید، همچنین مشابه این اسکله برای بندر دیو پیش‌بینی شده که فاز مطالعاتی آن به پایان رسیده و سال آینده فاز اجرایی آن آغاز خواهد شد. وی عنوان کرد: اسکله شناور تفریحی گردشگری بندر گناوه داری ۲۰ متر طول و ۵ متر عرض و قابلیت پهلوگیری سه فروند شناور تفریحی به صورت همزمان است. ارجمند زاده اضافه کرد: دکتر شناوری که از نظر آبخواند قابلیت پهلوگیری در کنار این اسکله را دارد ۴ متر است که قابلیت جابجایی تا ۱۰۰۰ گردشگر را دارند. وی تأکید کرد: یکی از خصوصیات این اسکله ها طراحی آنهاست چرا که پهلوگیری برای قایق‌های کوچک در کنار آن امکان پذیر است. مدیرکل بندار و دریانوردی بوشهر در خصوص طرح‌های توسعه ای بندر شمالی بوشهر گفت، مطالعات توسعه ای بندار ریگ، گناوه و دیلم آغاز شده و این مطالعات تا پایان امسال به نتیجه خواهد رسید و همچنین فاز اجرایی آن سال آینده با هماهنگی با سازمان بندار و دریانوردی انجام خواهد شد. وی ادامه داد: با اجرای طرح‌های توسعه ای بندر را به شکلی از خور خارج خواهیم کرد تا امکان توسعه‌های آتی نیز برای این مسیر شسود و محدودیت‌های خور برای تردد و تجارت دریایی رفع شود. مدیرکل بندار و دریانوردی بوشهر افزود: در خصوص لایروبی موقت نیز برای هر بندر پروژه‌هایی جداگانه تعریف خواهیم کرد به‌صورت موقت عسقب اب را افزایش دهیم تا پروژه‌ها به اجرا درآید.