

در گفت و گو با مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان مطرح شد؛

ناوگان کشتیرانی در دریای خزر جوابگوی ترانزیت به کشورهای شمالی ایران نیست

بخش اول

لایروبی بنادر شمالی کشور بدون لایروبی ولگا فایده ای ندارد

سره ترازیتی – وحیده اسماعیلی – طی دو سال گذشته با اجرای سیاست توسعه تجارت خارجی با روسیه و کشورهای حاشیه دریای خزر، مقاصد صادراتی ایران نیز متنوع تر شده است. طبق اعلام شرکت کشتیرانی دریای خزر هم اکنون علاوه بر بندر سسالیانکا، سه بندر مآخاج کالا، وی تی اس و علیا نیز به جمع مقاصد صادراتی ایران در روسیه اضافه شده‌اند. درعین حال تحولات سیاسی و جنگ در همسایه های شمالی کشور، تهدیدها و فرصت های جدیدی در حوزه حمل و نقل دریایی برای ایران ایجاد کرده است.

اما با این وجود عقب ماندگی ایران در تکمیل ظرفیت ناوگان کشتنی های تجاری، نبود خطوط منظم و ضعف در زیرساخت های کشتیرانی دریای خزر، معضلی است که فعالان اقتصادی کشور و طرف های تجاری آنها در کشورهای شمال دریای خزر را به چالش کشیده است. این چالش ها در زمستان گذشته با یخ بستن ولگا و افزایش قیمت کرایه های حمل و نوسانات دلار به شدت نمود پیدا کرد.

در حال حاضر به دنبال ایجاد فرصت های جدید تجاری در این حوزه، ناوگان کشتیرانی در دریای خزر با ۵۲ کشتی که نیمی از آنها متعلق به بخش خصوصی است، جوابگوی حمل کالاهای صادراتی و ترانزیتی کشورهای شمالی ایران نیست. هفته گذشته بود که مدیر کل بنادر و دریانوردی استان در شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی گیلان از خرید ۳۱ فروند کشتنی جدید و ساخت ۲ فروند کشتی در ناوگان حمل و نقل دریای خزر خبر داد. وی ظرفیت ۵۲ کشتی موجود در دریای خزر را ۱۳۷ هزار ۲۳۴ هزار تن اعلام کرد و افزود: با پیوستن کشتی های جدید به ناوگان حمل و نقل دریای این ظرفیت افزایش خواهد یافت.

بنا



فرمانده نیروی دریایی ارتش:

می توانیم در توسعه دریایی نقش بسزایی را داشته باشیم

فرمانده نیروی دریایی ارتش در همایش ملی توسعه سواحل مکران گفت: هنگامی که می توانیم در دریا تسلط داشته باشیم پس می توانیم در توسعه دریایی هم نقش بسزایی را داشته باشیم. به گزارش اقتصادسراسر آمد، امیر دریادار شهرام ایرانی در همایش ملی توسعه سواحل مکران که در دانشگاه امام صادق برگزار شد، گفت: در حوزه اقتصاد باید به دریا توجه ویژه داشته باشیم. وی در ادامه به نقشه کشور اشاره کرد و گفت: نیروی دریایی از سال ۸۸ به بعد پیشروی دریایی خوبی داشته است، مقام معظم رهبری فرمودند پیش روی در دریاها ی آزاد بسیار پر اهمیت است. وی افزود: در دیدار با رهبر معظم انقلاب به ایشان عرض کردم که می خواهیم یک مرتبه بدور کره زمین گردش کنیم که ما این کار را با ناو گروه ۸۶ به سرانجام رساندیم. فرمانده نیروی دریایی ارتش اظهار کرد: جمهوری اسلامی اینکه بتواند عرض اقیانوس آرام را طی کند سابقه ای نداشته است، اما امروز به برکت انقلاب کجا هستیم. ناوشکن تمام ایرانی ساخته می شود و تمام کره زمین را دور می زند.

دریادار ایرانی ادامه داد: ما دو نگاه می توانیم داشته باشیم یکی اینکه از خشکی به سمت دریا برویم و نگاه دیگر اینکه از دریا به سمت خشکی برویم که می بینیم کشورهای موفق از دریا به سمت خشکی رفته اند. وی افزود: سواحل مکران ما امروز هیچ توسعه ای نیافته است که اگر به این موضوع توجه جدی انجام نشود ما زمان را از دست خواهیم داد.

فرمانده نیروی دریایی عنوان کرد: ما امروز در کشورهای همسایه، در شمال اقیانوس هند بندری در حال ساخت است که ساخت آن در سال ۲۰۳۵ تمام به پایان می رسد، این یک ابر بندر با یک توانمندی بسیار بالاست، هنوز که فعالیت جدی شروع نشده، ۱۵ هزار نفر روزانه در آنجا کار می کنند.

دریادار ایرانی اظهار کرد: چرا ما نباید همچون بندری داشته باشیم، در دریا اصل همه کریدورها ما هستیم. روسیه با اینکه ابر قدرت است اما همه اطرافش یخ است و راه ارتباطی دریایی چندانی ندارد و آن ها بیشتر دعای می کنند این یخ ها آب بشود تا بتوانند تردد داشته باشند و در دریانوردی محدود هستند.

وی ادامه داد: ما هیچ مانعی در هیچ کجای دنیا سر راهمان نیست، ما از طریق دریا با همه کشورهای چه دوست و چه دشمن همسایه هستیم. البته دشمن ها دور هستند اما آن ها را رها کردیم و به نزدیک آمدند.

فرمانده نیروی دریایی خاطر نشان کرد: بندر چابهار امروز ارزشمند است، پنج سال دیگر ارزش خود را از دست خواهد داد چون کشتی ها به بندر دیگری خواهند رفت و برای آن ها مقرون به صرفه نخواهد بود به سمت سواحل ما بیایند. وی افزود: اگر سواحل مکران فعال می شد، امروز دیگر در خلیج فارس کسی نمی توانست در حوزه دریا فعالیت اقتصادی داشته باشد. چون کشتی به جای ورود به مسیر پر ریسک بار خود را در این بندر تخلیه می کرد.



که هم اکنون مباحث نقل و انتقال و مالی آنها در جریان است و هنوز فعالیت رسمی خود را برای ایران آغاز نکرده اند. از آنجایی که هنوز نقل و انتقال و بارنامه آن ها ثبت نشده نمی توان پیش بینی کرد این کشتی ها قادر به حمل چه میزان تناژ کالا هستند و اینکه آیا کانتینرر هستند یا فله بر.

کرایه حمل در دریای خزر همزمان با آب شدن یخ های ولگا پایین آمد و ۵۰ درصد کاهش قیمت داشتیم. کشتی های جدید هنوز فعالیت خود را شروع نکردند و زود است که در این خطوط تاثیر بگذارند. کاهش کرایه ها نیز ناشی از آب شدن یخ های ولگا بود که تردد کشتی ها در این کریدور را افزایش داد. نکته مهم اینکه کشتیرانی جمهوری اسلامی در دریای خزر ساخت دو کشتی کانتینرر را نیز در دست اقدام دارد. اما مابقی کشتی های موجود فله بر و عمومی هستند.

–**تصور می کنید با تمهیدات و فعالیت های شدیدی که جنابعالی و همکاران شما انجام دادند آیا مشکلات حمل و نقل دریایی و بحران قیمت حمل و نبود کشتی امسال تا اندازه ای مرتفع شود؟** – بله. چون کرایه حمل در دریای خزر همزمان با آب شدن یخ های ولگا پایین آمد و ۵۰ درصد کاهش قیمت داشتیم. کشتی های جدید هنوز فعالیت خود را شروع نکردند و زود است که در این خطوط تاثیر بگذارند. کاهش کرایه ها نیز ناشی از آب شدن یخ

های ولگا بود که تردد کشتی ها در این کریدور را افزایش داد.

از سوسی دیگر با لایروبی رودخانه ولگا امکان تردد کشتی ها بیشتر خواهد شد. نکته مهمی که باید به آن اشاره کنم اینکه؛ لایروبی بنادر شمالی کشور بدون لایروبی ولگا فایده ای ندارد. چرا که نه از این سمت کشتی می تواند حرکت کند و کالا ببرد و نه از آن سمت می توان بارگیری کند. خوشبختانه با لایروبی و آب شدن یخ های ولگا به زودی کشتی های این مسیر با ظرفیت مناسب و قیمت حمل کمتر تردد می کنند.

– **در بخشی از صحبت های خودتان در شورای گفتگوی دولت با بخش خصوصی اشاره کردید که در ابتدای سال جدید بهترین شرکت ها را برای فعالیت در دریای خزر جذب کردید آنهم با تمهیدات ۳۰ ساله. این شرکت ها در چه زمینه ای می خواهند فعالیت کنند؟ قرار است چه مشکلی را حل کنند؟ ضرورت جذب این شرکت ها چه بود؟** – اینجا موضوع مورد بحث رقابت است. امکاناتی که در بندرانزلی وجود دارد به ما این ظرفیت و اجازه را می دهد که در سال کالاهای بیشتری را به بندر انزلی وارد کنیم. ما روزانه با صاحبان کالا در کل کشور در ارتباطیم و تلاش داریم آنها را برای سرمایه گذاری در بندر انزلی جذب کنیم. البته به آنها قول و اطمینان می دهیم که کلیه امکانات و بسترهای سرمایه گذاری را برایشان فراهم کنیم.



تاکید رضا تقی پور بر تحقق سیاست های کلی توسعه دریامحور:

مجلس برای تحقق توسعه دریامحور اعلام آمادگی می کند

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی ضمن اعلام آمادگی کامل مجلس برای همراهی دولت در تحقق سیاست های کلی توسعه دریامحور، گفت: باید وظایف و مأموریت تمامی دستگاه ها در مسیر توسعه دریامحور تعریف و اجرای تکالیف محوله، الزام آور شود.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، رضا تقی پور انوری درباره ضرورت تحقق سیاست های کلی توسعه دریامحور که در ۹ بند ابلاغ شد، اظهار داشت: روح کلی سیاست های کلی توسعه دریامحور، مباحث اقتصادی است که در بندهای مختلف مدنظر قرار گرفته است.

وی افزود: سیاست گذاری یکپارچه در راستای توسعه دریامحور، توسعه فعالیت های اقتصادی در حوزه دریا، ارائه تسهیلات و سرمایه گذاری، صنعت، گردشگری و...از مهم ترین مباحثی است که در راستای تحقق سیاست های توسعه دریامحور به آن اشاره شده و باید به آن توجه داشت.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه یکی دیگر از مهم ترین مباحثی که در راستای توسعه دریامحور مدنظر قرار گرفته است، توجه به نیروی انسانی است، عنوان کرد: با تأمین نیروی تخصصی در حوزه دریایی، وجود نگاه توسعه ای، بهره گیری حداکثری از ظرفیت های دریایی و بندری و تدبیر کلی با مدیریت یکپارچه دولت و هیات وزیران باید در مسیر توسعه دریامحور گام برداشت.

تقی پور با تأکید بر اینکه تحقق سیاست های کلی توسعه دریامحور نیازمند مدیریت یکپارچه و تقسیم کار ملی است، ادامه داد: باید یک نگاهت نهادی مناسب در مسیر توسعه دریامحور صورت گیرد و بر اساس آن مأموریت ها و وظایف دستگاه های مختلف تعریف شود تا سند ابلاغی توسعه دریامحور در سطح ملی شکل گیرد و تمامی دستگاه ها در یک مسیر حرکت کنند.

وی با بیان اینکه سیاست گذاری یکپارچه یکی از مهم ترین مسائلی است که باید به آن توجه داشت، خاطرنشان کرد: باید تمامی دستگاه های مرتبط در تحقق سیاست های کلی توسعه دریامحور ایفای نقش کنند و مشارکت داشته باشند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه نیازمند همکاری قوای سه گانه به ویژه دولت و مجلس شورای اسلامی در مسیر تحقق سیاست های کلی توسعه دریامحور هستیم، اظهار داشت: توسعه دریامحور مقوله ای کلان در سطح ملی و نیازمند مشارکت تمامی دستگاه های مرتبط است و در این راستا باید تسهیل شرایط برای فعالان اقتصادی در دستور کار قرار گیرد.

تقی پور با تأکید بر اینکه حقیقتا شاهد غفلت تاریخی در حوزه دریا و استفاده از ظرفیت های دریایی و بندری کشور هستیم، گفت: باید در حوزه ترانزیت، لجستیک، گردشگری دریایی و...فعالیت جدی صورت گیرد و از فرصت های دریایی و بندری کشور به نحو مطلوب استفاده شود.

اقتصاد

سه شنبه-۲۱ آذر ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۸۰۶

اقتصاد دریا

آبزی پروری

بخش اول

درباره آرتمیای آبزیان

رضا فراهانی – آرتمیا جانور سخت پوستی است از شاخه بندپایان، رده سخت پوستان، زیررده آبشش پایان، راسته بی پوششان، خانواده آرتمیده و جنس آرتمیا که در دنیا دارای چندین گونه می باشد.

در آبزی پروری تغذیه مسائل مختص به خود را دارد و نسبتاً پیچیده تر از تغذیه حیوانات خونگرم است. تأمین غذای آبزیان در دو راستا مورد توجه می باشد یکی غذای کنسانتره و دیگری غذای زنده است. بسیاری از ماهیان با اینکه از غذای کنسانتره تغذیه می نمایند ولی قادر به هضم و جذب کامل آن ها نیستند. در علم تغذیه آبزیان، تهیه و پرورش غذای زنده از اهمیت بسیاری برخوردار است بطوریکه پرورش بسیاری از آبزیان بدون غذای زنده عملاً امکان پذیر نمی باشد. غذاهای زنده در عین حال که از تنوع زیادی برخوردار هستند دارای کیفیت های متفاوتی نیز می باشند. در این میان آرتمیا به عنوان یک غذای زنده بسیار مغذی در تغذیه انواع مختلف آبزیان از جمله ماهی و میگو از اهمیت بسزایی برخوردار است. نکته مهم در آبزی پروری تغذیه آن هاست که غالباً ۴۰ تا ۵۰ درصد هزینه های پرورشی را تشکیل می دهد. بسیاری از آبزیان در مراحل ابتدایی رشد احتیاج به تغذیه ویژه ای دارند که مبتنی بر ریزه خواری یا تغذیه از غذاهای زنده است. مهم ترین غذای زنده ای که در مرحله پرورش لاروی

(Larvae culture) آبزیان مورد مصرف قرار می گیرد آرتمیا میگو ی آب شور Brine shrimp (Artemia) می باشد. این موجود به صور مختلف در تغذیه آبزیان مصرف می شود و نوزاد تازه تفریخ شده آن ها (ناپلیوس) بخاطر سرشار بودن از ذخایر غذایی بیشتر از همه در پرورش لاروی آبزیان بکار میرود.

غذای آبزیان به دو صورت غذای کنسانتره و غذای زنده تهیه می شود. بسیاری از ماهیان با اینکه از غذای کنسانتره بخوبی تغذیه می نمایند ولی قادر به هضم و جذب کامل آن ها نیستند. در علم تغذیه آبزیان، تهیه و پرورش غذای زنده از اهمیت بسیاری برخوردار است. غذاهای زنده در عین حالی که از تنوع زیادی برخوردارند دارای کیفیت های متفاوتی نیز می باشند. در این میان آرتمیا به عنوان یک غذای زنده بسیار مغذی در تغذیه انواع مختلف آبزیان از جمله ماهی و میگو از اهمیت بسزایی برخوردار است.

با وجود اینکه آرتمیا قرن ها برای بشر شناخته شده بود اما استفاده از آن به عنوان یک غذای زنده در پرورش مراحل اولیه لاروی آبزیان از سالل ۱۹۳۰، زمانیکه برخی محققین آرتمیا را به عنوان یک غذای عالی و برتر معرفی کردند آغاز شد. اولین استفاده از آرتمیا مربوط به نوزاد آرتمیسا در تغذیه آبزیان بوده است. در ایران نیز اولین بار تخم و آرتمیای زنده توسط آقای دکتر آذری تاکامی و همکاران در سال ۱۳۵۱ در دریاچه ارومیه و سواحل اطراف آن جمع آوری و به کارگاه تکثیر و پرورش ماهیان خاویاری سند سنگر رشت جهت پرورش و تغذیه بچه ماهیان منتقل شد و مورد استفاده قرار گرفت که در مقایسه با دیگر غذاهای بکار گرفته شده، از جمله مخلوط کرم سفید و دافنیه ارجحیت داشت.

امروزه از مراحل مختلف زندگی آرتمیا از جمله نابلی، پست مناپلی، آرتمیای جوان و بالغ در کارگاه های مختلف تکثیر و پرورش آبزیان با اهداف مختلف و امکانات دسترسی به رده های سنی آن استفاده می شود که از میان آن ها، ناپلیوس تازه تفریخ شده تنها منبع غذایی برای مراحل اولیه لاروی اغلب گونه های پرورشی میگو (دوران پست لاروی) بوده که برای سایر آبزیان بویژه بچه ماهیهای آکواریومی، خاویاری، دریایی و غیره نیز کارببرد دارد. بر این اساس سیست آرتمیا دارای نقش کلیدی در امر تغذیه به خصوص در مراحل پست لارو میگو می باشد و به جرات میتوان گفت که در حال حاضر امر پرورش میگو بدون استفاده از سیست آرتمیا امکان پذیر نمی باشد. برای مثال در سال ۱۹۹۴ کارگاه های تکثیر و پرورش میگو در کشور اکوادور بعلت عدم دسترسی به سیست آرتمیا موفق به تولید پست لارو میگو به مقدار کافی نشدند و این امر باعث خالی ماندن درصد بالایی از استخرهای پرورشی میگو در آن کشور گردید. امروزه اهمیت اقتصادی، ارزش غذایی آرتمیا و تخم مقاوم آن در صنعت آبزی پروری بر کسی پوشیده نیست و گسترش استفاده روز افزون از آن در پرورش آبزیان بدلیسل ارزش غذایی بالا و کاربردهای متنوع آن علاوه بر جهانی نمودن تجارت آن توام با افزایش تقاضا و رشد و توسعه صنعت آبزی پروری را نیز تحت تأثیر قرار می دهد.

