

## اقتصاد دریا

آبزی پروری

بخش سوم

تاریخچه و پراکنش جغرافیایی آرتمیای آبزیان در جهان

**رضا فراهانی** - انساس اعلام سازمان شیلات ایران میزان تولید آبزیان صید و پرورش در سال ۶۹۲۸۷ هزار تن پیش بینی شده بود که بر اساس آمار منتشره در همین سال از سازمان شیلات ایران میزان ۵۶۳ هزار تن محقق شد که از این مقدار حدود ۱۸۴ هزار تن سهم آبزی پروری و ۳۷۹ هزار تن صید در آبهای جنوب و شمال کشور (۳۴۲ هزار تن صید در آبهای جنوب و ۳۷ هزار تن صید در آبهای شمال بوده است.

با اینکه بشر از زمان های قدیم بـه وجود آرتمیا در دریاچه های نمک پی برده اما اولین گزارش مکتوب در رابطه با وجود آرتمیا توسط شخصی به نام اسکولذور در سال ۱۷۵۵میلادی به ثبت رسیده است.او آرتمیا را در نمونه های آبی که از آبگیرهای شور در نزدیکی لیمینگتون انگلستان ۲هفته کرده بودند مشاهده نمود. البته قبل از ایسن نامگذاری های علمی، بومیان مناطق مختلف دنیا از زمان های بسیار قدیم آرتمیا را با نام های مختلف از جمله salztierchen.brinewor.fezzanworm در bahar el dud sale، و غیره می شناخته اند.

در سال ۱۷۵۸ میلادی لینسه آن را تحت عنوان خرچنگ آب شور ۴ یا میگوی آب شور شناسایی و بنام artemia salina نامگذاری کرد و شخصی بنام leach در سال ۱۸۱۹ آن را تحت عنوان میگوی آب شور ۵ نامگذاری مجدد نمود.

آرتمیای دریاچه ارومیه نیز برای اولین بار در سال ۱۸۹۹ توسط گاتنر گزارش شده و در سال ۱۹۷۶ توسط کلارک و باون تحت گونه جداگانه ای بنام آرتمیا ارومیانا شناخته و نامگذاری گردید. البته این گونه، بومی دریاچه ارومیه بوده و بر اساس ویژگی های منحصر به فردی که نسبت به سایر گونه ها در جهان دارد تحت گونه جداگانه نامگذاری شده است. از آنجائیکه ارزش غذایی و کاربرد آرتمیا در تغذیه آبزیان در سال ۱۹۳۳ بوسیله آلون سل در آمریکا و در سال ۱۹۳۹ بوسیله رولیسون در تروژ مشخص و ثابت شد، بدین ترتیب از سال ۱۹۳۹ کاربرد آن در آبزی پروری رایج شد.

از نیمه دوم قرن نوزدهم به بعد مطالعات و تحقیقات وسیعی در رابطه با مورفولوژی، اکولوژی، هیستولوژی، ژنتیک، بیوشیمی بیولوژی مولکولی و بسیاری از موضوعات دیگر آغاز گردید و سال به سال گسترش یافت. عرضه سیست آرتمیا در بازارهای جهانی در سال های ۱۹۵۰ از دو منبع تولید آن در آمریکا (آبگیرهای شور خلیج سانفرانسیسکو و دریاچه بزرگ نمک در ایالات یوتا) آغاز گردید. در آن موقع سیست ها با قیمت خیلی پائین یعنی کمتر از ۱۰ دلار به ازای هر کیلوگرم به تاجران ماهیان آکواریومی عرضه می شد.

افزایش علاقه مندی به توسعه و تحقیق آبزی پروری در جهان، کاهش تولید سیست از دریاچه بزرگ نمک در آمریکا بدلیل شرایط جوی، مالیات های سنگین واردات در برخی از کشورها جهان سوم .... منجر به کمبود سیست و افزایش شدید قیمت سیست آرتمیا گردید. در اواسط دهه ۷۰ قیمت عمده فروشی سیست آرتمیا ۱۰۰-۵۰۰ دلار به ازاء هر کیلوگرم رسید. ولی در حال حاضر به بیش از ۱۰۰ دلار رسیده است.

رده بندی آرتمیا:

آرتمیا یا میگوی آب شور موجود کوچک و ظرفی است از رده پرانشوپودا که اصولاً جزء آبزیان آب های شیرین بوده که جهت حفظ و بقاء نسل خود به آب های شور و در نهایت بسیار شور پناهنده شده است از طرفی دیگر چون این آبزی هیچگونه وسیله دفاعی در مقابل سایر آبزیان ندارد، سریعاً مغلوب انواع ششکارچپان می شود به همین دلیل قدرت تطابق بسیاری بالا را در مقابل شوری های مختلف را دارا می باشد. سوه ها یا گونه های مختلف آرتمیا در دنیا در دو گروه تحت عنوان آرتمیای دو جنسی و آرتمیای بکرزا مورد شناسایی قرار گرفته اند و از گروه آرتمیای دو جنسی گونه مهم در دنیا شناخته شده است.

**پراکنش جغرافیایی آرتمیا در جهان:**

سویه های جغرافیایی مختلف آرتمیا با شرایط بسیار متغیر محیطی از جمله تغییرات درجه حرارت، شوری و ترکیبات یونی زیستگاه های سازش حاصل نموده اند. آب های خیلی شور ممکن است در اثر تبخیر و با افزایش غلظت املاح بخصوص غلظت کلروسدیم در بر که های ساحلی بوجود آید و به زیستگاه های ساحلی آرتمیا تبدیل گردد. زیستگاه های شور دیگر مثل دریاچه ارومیه، مهارلو و میقان اراک جزء آب های داخلی بشمار می روند. بعلت وجود آب های بسیار شور در جهان و همچنین روش های متفاوت پراکنش طبیعی و جغرافیایی گونه های آرتمیا، از جمله جابجایی سیست ها بوسیله باد و پرندگان آبزی یا کتار آبی مهاجر بویژه فلامینگوها دارای انتشار وسیعی در سطح کره زمین می باشند.



کشتیرانی های عظیم جهان از جمله شرکت مرسک دانمارک و شرکت حمل و نقل آلمانی هاپاگ-لوید، شرکت کشتیرانی (ام اس سی) و شرکت فرانسوی «سی ام ای سی جی ام» سومین شرکت بزرگ کشتیرانی جهان گفت که به کشتی های کانتینری خود دستور داده است خود را به نواحی امن برسانند و سفر خود را تا اطلاع ثانوی معلق کنند.

دیروز برای کشتی مرسک جیبرالتار که از بنج گوش آن گذشت و حمله دیگری در طول امروز به یک کشتی کانتینری، ما به کلیه کشتی های مرسک در ناحیه که به سوی تنگه باب المندب می رفتند دستور داده ایم سفر خود را تا اطلاع ثانوی معلق کنند.» این چهار شرکت که اکنون عملیات در ناحیه را معلق کرده اند در میان پنج شرکت برتر کشتیرانی جهان هستند و به گفته کارشناسان تصمیم آن ها هزینہ خواهد داشت.

**زنچیره تقاضای شرکت های کشتیرانی «مساله امنیت خدمه، امنیت کشتنی و پوشش بیمه ای» است**

سو تریپلوسکی از «موسسه لجستیکی و حمل و نقل چارتر د» که نماینده شرکت های مرتبط با زنچیره تقاضاست به بی بی سی گفت: «مساله امنیت خدمه، امنیت خود کشتنی و همچنین پوشش بیمه مطرح است. هزینہ بیمه حالا سر به آسمان می زند، تازه اگر بتواند بیمه تهیه کنند، بنابراین پیامدهای جدی برای بازارهای بورس، هزینہ و کل دینامیک زنچیره تقاضا خواهد داشت.»

بر اساس این گزارش، ویوین نونیس، خبرنگار کسب و کار بی بی سی، می گوید که هزینہ بیشتر خدمه اضافه، سوخت و بیمه احتمالاً به مشتری منتقل خواهد شد.

**بیانیه شرکت کشتیرانی «ام اس سی»**

شرکت «ام اس سی» در بیانیه خود گفت که وضعیت در این ناحیه «جدی» شده است.

این شرکت گفت که کشتی کانتینری آن «ام اس سی پلاتنوم ۳» روز جمعه درحالی که از دریای سرخ عبور می کرد هدف حمله قرار گرفت. هیچ یک از خدمه زخمی نشده اند اما کشتی از سرویس خارج شده است.

«ام اس سی» گفت که کشتی هایش اکنون به سوی «کیپ آو گود» در دماغه جنوبی آفریقا تغییر مسیر داده اند.

**تعلیق سفرهای «سی ام ای سی جی ام» سومین شرکت بزرگ کشتیرانی جهان**

شرکت فرانسوی «سی ام ای سی سی جی ام» سومین شرکت بزرگ کشتیرانی جهان گفت که به کشتی های کانتینری خود دستور داده است خود را به نواحی امن برسانند و سفر خود را تا اطلاع ثانوی معلق کنند.

**اگلام موضع «مرسک» دومین شرکت بزرگ کشتیرانی جهان**

شرکت مرسک که دو مین شرکت بزرگ کشتیرانی جهان است، وضعیت را «نگران کننده» خوانده است. این شرکت به بی بی سی گفته است: «در پی حادثه

به دلیل ادامه حملات به کشتی های در مسیر اسرائیل؛

«اقتصادسرمآمد» گزارش می دهد

# افزایش تعلیق تردد شرکت های کشتیرانی عبوری از دریای سرخ

استفاده از پهپادها و راکت ها علیه کشتی های خارجی در مسیر اسرائیل را تشدید کرده اند. یک روز بعد از آن که شرکت کشتیرانی عظیم مرسک دانمارک و شرکت حمل و نقل آلمانی هاپاگ-لوید سفرها از مسیر دریای سرخ را معلق کردند، شرکت کشتیرانی مدیترانه (ام اس سی) که بزرگترین گروه کشتیرانی جهان است و شرکت فرانسوی «سی ام ای سی جی ام» اعلام کرده اند که از این مسیر پرهیز خواهد کرد.

**حوثی ها می گویند که کشتی های که به سوی اسرائیل می روند را هدف می گیرند**

بی بی سی می گوید: این تصمیم بعد از آن گرفته شد که حملات حوثی های یمن، به کشتی های تجاری شدت گرفته است و حوثی ها می گویند که کشتی هایی که به سوی اسرائیل می روند را هدف می گیرند.

**سرنوشتی ۱۴ پهپاد حوثی ها در دریای سرخ توسط ناوشکن امریکایی**

آن ها همچنین پهپادها و موشکهایی را به سوی اسرائیل شلیک کرده اند. امریکا روز شنبه گفت که ناوشکن موشک انداز آن ۱۴ پهپاد حوثی ها را در دریای سرخ سرنگون کرده است.

در ادامه این گزارش آمده است: به گفته وزارت دفاع بریتانیا در این روز ناوشکن اچ ام اس دایاموند بریتانیا یک پهپاد مظنون را بر فراز دریای سرخ سرنگون کرد. وزارت دفاع بریتانیا اما نگفته است که چه کسی عامل حمله بوده است.

**گروه ترانزیت -امید عباسی** - تنگه باب المندب کانالی به عرض ۳۲ کیلومتر است که یک نقطه دشوار برای ناوبری شناخته می شود این تنگه میان یمن در شبه جزیره عربستان در شمال و جیبوتی و اریتره در ساحل آفریقا در جنوب قرار دارد. کشتی ها از این مسیر می توانند از جنوب به کانال سوئز برسند که خود یک خط عمده کشتیرانی است. پرهیز از این مسیر یعنی کشتی ها باید مسیری خیلی طولانی تر را طی کنند مثلاً از جنوب آفریقا عبور کنند. سالانه حدود ۱۷ هزار کشتی و ۱۰ درصد تجارت جهانی از آن می گذرد. کشتی هایی که از مبدا یا به مقصد اقیانوس هند از کانال سوئز می گذرند مجبور به عبور از دریای سرخ هستند.

به گزارش اقتصادسرمآمد، در پی شروع عملیات اسرائیل در غزه و دراکتش به حمله روز ۱۷اکتبر حماس به اسرائیل که ۱۲۰۰ کشته به جا گذاشت و ۲۴۰ نفر طی آن گروگان گرفته شدند، حوثی ها حمایت خود را از حماس اعلام کردند. به گفته وزارت بهداشت حماس از آن زمان بیش از ۱۸ هزار فلسطینی در غزه کشته شده اند.

**دریای سرخ از مهمترین مسیرهای دریایی جهان برای انتقال نفت و گاز**

بر کسی پوشیده نیست که دریای سرخ یکی از مهمترین مسیرهای دریایی جهان برای انتقال نفت و گاز است و اما حوثی ها برای حمایت از مردم فلسطین و حمایت از حماس حملات خود را با

بانتاب



رئیس فراکسیون دیپلماسی اقتصادی

## اجرای سیاست اقتصاد دریامحور، نیازمند

### قوانین و مقررات الزام آور است

رئیس فراکسیون دیپلماسی اقتصادی گفت: تحقق سیاست های کلی در حوزه اقتصاد دریا محور به یک مدیریت یکپارچه و چابک در سطح عالی کشور برای سیاستگذاری نیاز دارد.

به گزارش اقتصادسرمآمد، مهدی عسگری به مانا گفت: در سیاست اقتصاد دریامحور، دریا به عنوان یکی از پیشران های مهم و اقتدار کشور معرفی شده است و در بخش زیرساخت ها در بنادر و حمل و نقل ترکیبی و سایر صنایع تولیدی که در ساحل و دریا می تواند ایجاد شوند، برنامه ریزی ها در حال انجام است.

مهدی عسگری، با بیان اینکه مخاطب سند اقتصاد دریامحور، دولت، با همراهی مجلس شورای اسلامی و قوه قضاییه است، گفت: از ابتدای دولت سیزدهم اقداماتی در بخش اقتصاد دریا و از جمله تشکیل کارگروه ملی اقتصاد دریا صورت گرفته است.

نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: یکی از ظرفیت های توسعه اقتصادی کشورها، بحث ارتباط با آب های آزاد است. البته بسیاری از کشورها این امکان را ندارند، اما ایران از این امکان برخوردار است و باید از آن به خوبی بهره برد و برای جبران عقب ماندگی های حوزه اقتصاد دریامحور باید تلاش های مضاعفی انجام گیرد. این مسئول با بیان اینکه ابلاغ سیاست های کلی ۹ گانه رهبر انقلاب از این منظر بسیار مهم و حیاتی است، تصریح کرد: ایران به عنوان کشوری که فقط ۵ درصد از ظرفیت های ساحلی و دریایی خود استفاده کرده به شدت مستعد توسعه در حوزه اقتصاد دریامحور است.

عسگری افزود: اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی تحت عنوان اقتصاد آبی خطاب می شود به معنای استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره های آبی برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت، ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی است. در ایران بیش از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر سواحل اصلی، جزیره ای و رودخانه ای داریم، اما سهم ایران در این حوزه کم است. همچنین به عنوان کشوری که ۴۰ درصد مرزهای آن، مرز آبی و دریایی محسوب می شود در استفاده از این ظرفیت در دوره های گذشته اقدام مطلوبی انجام نشده به طوری که می توان گفت هنوز در ابتدای راه قرار داریم.

این نماینده مجلس با بیان اینکه در حال حاضر برخی از کشورهای جهان سهم عمده ای از تولید ناخالص داخلی خود را از طریق دریا تأمین می کنند، ادامه داد: از جمله پیشتاژان این عرصه، امارات، ترکیه، تایوان، چین و سنگاپور هستند که بیش از ۵۰ درصد تولید ناخالص خود را به دریا گره زده اند، اما در ایران با احتساب تمام فعالیت های صنعتی و تجاری مرتبط با دریا فقط ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی از دریا تأمین می شود.

وی گفت: یکی از موضوعاتی که در حال حاضر مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی لایحه برنامه هفتم مورد بحث و بررسی قرار داده آن است که احکامی را برای توسعه دریامحور در نظر گرفته است و به تصویب رسانده که با ابلاغ سیاست های کلی توسعه دریامحور، می توان به این احکام سرعت و جهت بیشتری داد.