

# اقتصاد دریا

## آبزی پروری

**بخش چهارم**

## بررسی و مطالعه برای آرتمیاد در مناطق ایران

**رضا فراهمانی** - به علت وجود آب های بسیار شور در حوض و همچنین روش های متفاوت پراکنش طبیعی و جغرافیایی گونه های آرتیمیا، از جمله جابجایی سیست ها به وسیله باد و پرندگان آبیزی یا کنار آبیزی مهاجر بویژه با استفاده از ادوات انتشار و سیست به سطح کره زمین می باشد. از طرفی دیگر تنوع اکولوژی زیستگاه های جدا از هم انعطاف پذیری ژنتیکی گونه های آرتیمیا باعث به وجود آمدن سویه های مختلف جغرافیایی گردیده است بنابراین وجود آرتیمیا در یک زیستگاه به دو عامل می تواند بستگی داشته باشد.

۱- میزان املاح آب که بایستی به اندازه کافی بالا باشد تا موجودات مزاحم و شکارچی مانند ماهیان و بند پایان مزاحم دیگر قادر به زندگی در این گونه مناطق نباشند.

۲- میزان درجه حرارت آب که باید طوری باشد تا آرمیا بتواند رشد و تولید مثل نماید.

آرتمیا در دریاچه ها و تالاب ها و آبگیرهای نمکی در مناطق کمرسری و معتدل زندگی می کنند تا سال ۱۳۷۵ هـ ق در جهان در ۴۹ منطقه جغرافیایی شامل: آفریقا ۴۲ منطقه، استرالیا و نیوزلند ۹ منطقه، آمریکای شمالی ۸۹ منطقه آمریکای مرکزی ۵۵ منطقه، اروپا و آسیای جنوبی ۴۶ منطقه، آسیا ۱۲۰ منطقه وروا ۴ منطقه در شوروی سابق ۲۶ منطقه گزارش و به ثبت رسیده است ولی هنوز کمی نیست پراکندگی جغرافیایی آرتمیا یک لیست موقت می باشد، زیرا دخالت تنوع فنوتیپی و ژنوتیپی در تعیین کیفیت غذایی آرتمیا و سبب ذاهمیت اقتصادی آن منجر به گسترش بیش از حد فعالیت ها در زمینه آرتمیا شده از طرفی دیگر با گذشت زمان و تحقیقات گسترده زیستگاه های جدید آرتمیا در مناطق مختلف دنیا کشف می شوند و با کشف جدید آرتمیا خصوصاً در آسیای مرکزی و چین بر شمار سویه های جغرافیایی آن پیوسته افزوده خواهد شد.

مهم‌ترین و بزرگ‌ترین زیستگاه طبیعی آرمیا در ایران، دریاچه ارومیه می‌باشد، با بررسی‌های انجام گرفته علاوه بر دریاچه ارومیه در ۱۸ منطقه در ایران نیز گزارش شده است.

اگرچه وجود آرتیما در بعضی از مناطق یاد شده هنوز به طور دقیق مورد بررسی قرار نگرفته است ولی امکان وجود آرتیما در دیگر مناطق ایران نیز منتفی نیست و نیاز به بررسی و مطالعه بیشتر و دقیق تری دارد.

در خرداد ۱۳۸۶ نمونه‌ای از سیست اترتیا مخلوط با رسوبات شن و ماسه و نمک از منطقه بستک شهرستان بندرعباس توسط آقای مهندس احمدی جمع‌آوری و سپس توسط اینجانب جداسازی و خلخال سازی گردید و بعد از انکوباسیون، موفق به شناسایی اترتیا در این منطقه شدیم و در ادامه کار در آزمایشگاه پرورش داده شدند و تاکنون مقادری سیست و در بار جنس گیری از آن‌ها به عمل آمده که همگی پارتورژن بوده‌اند (جنس نر در آن‌ها مشاهده نشده است) ولی برای شناسایی گونه‌ای علاوه بر ۳ بار نسل گیری باید از لحاظ ژنتیکی نیز بررسی شوند و در صورت تأیید بوجه مورد نیاز مورد شناسایی قرار خواهند گرفت.

معرفی دریاچه ارومیه:

دریاچه ارومیه در ۱۷ کیلومتری شرق ارومیه قرار دارد و از لحاظ شوری، وسعت و محیط زیست آرتیمیا بعد از دریاچه بزرگ نمک در آمریکا دومین دریاچه در جهان و مقام بیستم را در میان دریاچه‌های جهان داشته و از مرتفع ترین، پر آب ترین و بزرگترین دریاچه‌های داخلی کشور را بر آن محسوب می‌شود.

این دریاچه از نظر موقعیت جغرافیایی بین ۲۰ درجه عرض شمالی و ۵۴۰ درجه طول شرقی قرار دارد و مساحت حوزه (سطح آبگیر آن) حدود ۵۱۴۵۰ کیلومتر مربع به حدود ۷۵۷۰ کیلومتر مربع مربوط به خود دریاچه و حدود ۳۵۱۲۰ کیلومتر مربع آن مساحت حوزه ۲۱ درواخانه ای است که به این دریاچه می ریزد و حدود ۶۷۰۰ کیلومتر مربع آن نیز شامل باتلاق ها، مراتع و سواحل پست اطراف دریاچه و حدود ۵۸۰۰ کیلومتر مربع آن سطح حوزه ۴۰ میل می باشد. طول دریاچه از شمال تا جنوب ۱۳۰ کیلومتر و به پشترین عرض آن با حدود ۵۸ کیلومتر در جنوب دریاچه واقع است و کمترین عرض آن در جنوب دریاچه و جزیره اسلامی است که بزرگراه شهید کلاتری در آن جا احداث شده و حدود ۱۵ کیلومتر می باشد. ارتفاع متوسط این دریاچه از سطح دریای آزاد در حدود ۲۷۸ متر و تغییرات سالانه آن بطور متوسط یک متر می باشد. متوسط عمق دریاچه حدود ۶ متر و حداکثر آن ۲۲ متر نیز گزارش شده است. ولی در سال های ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۹ این دریاچه با یک بحران اکولوژیکی پی ساقه و جدی مواجه شده است. کاهش نزولات آسمانی، گرم شدن هوا و افزایش احداث سد های مخزنی بر روی رودخانه های منتهی به این دریاچه باعث شده تا از آب این دریاچه تاحد ۳۰-۲۵ درصد استفاده شود ولی در حال حاضر (سال ۱۳۸۹) که کمتر از ۱/۵ متر رسیده است و پهنه های وسیعی از نمک نمایان می باشد.



## «اقتصاد سرآمد» تحلیل می‌کند؛

# حالت حمل و نقل خوب نیست

## رنگ زرد حمل و نقل دریایی کشور

بار هم دلیلی برای تردد ندارند و چاره‌ای نیست جز این که لنگر انداخته و چشم به راه بمانند.

### کاهش صادرات

## کاهش صادرات

کاهش صادرات اسماست نسبت به سال‌های گذشته نیز دلیل دیگری است که بازار شرکت‌های حمل و نقل دریایی را با طوفان بی‌کاری همراه کند. دلایل این کاهش که برخی شرکت‌های حمل و نقل به آن اشاره کرده‌اند، چندان برای ما معلوم نیست و به نظر می‌رسد توجه به بازار دریایی مهابر تورم، دلیل عمده آن باشد. در این سیاست، شرکت‌های حمل و نقل از کالاهایی که قبلاً صادر می‌شد، صادر نمی‌شود تا قیمت‌ها بازو داخلی را پر کرده و مانع از افزایش مستمر قیمت‌ها بشود. اما آن‌جا که در بازار حواس ایران، کشش بین کالاهای بسیار زیاد است، افزایش قیمت یک کالا می‌تواند موجب موجی از افزایش قیمت‌ها بشود؛ از این رو، مدامت از صادرات برخی اقلام می‌تواند به ثبات بازار داخلی کمک کند؛ اما این موجب می‌شود که بازار حمل و نقل باقی‌تور و روبرو شود.

## تخصیص ارز

نکته دیگر که در کنار دو عامل فوق که می تواند

**گروه ترانزیت - ایرج گلشنی** - خبرها  
حاکمی است که ناوگان حمل و نقل دریایی  
کشور این روزها حال و هوای خوبی ندارد  
و شرکت های حمل و نقل دریایی در رکود گیر  
افتاده اند. اکثر شرکت ها با ظرفیت نسبی کار می کنند.  
و کمبود بار برای حمل، بخشی از ظرفیت آن ها  
در ساحل لنگر انداخته و به اصطلاح دارد خاک  
می خورد.

## کاهش واردات

اولین گزینه‌ای که دلیل کاهش بار شده است، کاهش چشمگیر واردات است که نسبت به سال گذشته، بسیار کمتر شده است. علاوه بر تحریم‌ها که معضل همیشگی این سال‌هاست، سخت‌گیری‌های گمرک باعث شده است بخش مهمی از سفارش‌ها یا قابل ثبت نباشد و یا ثبت آن با محدودیت‌های متعددی روبرو شده است. می‌توان این سیاست محدودسازی را در جهت جلوگیری از خروج ارز برآورد نمود. در این سیاست، ثبت بسیاری از اقلام غیر ضروری محدود شده است و هم‌زمانی در این موارد ثبت نمی‌شود و باری هم از ناحیه این سفارش‌ها وارد بازار ایران نمی‌شود. بار که نباشد، کشتی‌های حمل

مازتاب



مدیر صنعت، معدن و تسهیل تولید سازمان منطقه آزاد قشم

## ۲۰۹ فروند لنج باری و صیادی در قشم ساخته شد

مدیر صنعت، معدن و تسهیل تولید سازمان منطقه آزاد قشم از ساخت ۲۰۹ فروند لنج باری و صیادی به ارزش ۶۵۰ میلیارد ریال از ابتدای سال جاری تاکنون در این جزیره خبر داد.

به گزارش اقتصادسازآمد، مرتضی صابری به ایرنا افزود: این ۲۰۹ فروند لنج در ۲۰ واحد شناور سازی چوبی و فایبرگلاس فعال در جزیره تولید شده است و شامل شناخت ۱۷۱ شناور باری و ۳۸ مورد شناور صیادی است. او یادآورد: تمام این شناور به واسطه استانداردهای بین المللی و سازمان بنادر و دریانوردی، انجام شده است. مدیر صنعت، معدن و تسهیل تولید سازمان منطقه آزاد قشم توضیح داد: جزیره قشم با بهره مندی واحدهای تولیدی فعال در زمینه تولید شناورهای چوبی، فایبرگلاس، فلزی و آلومینیومی، قطب تولید شناورهای دریایی در ایران است. صابری اضافه کرد: پارسال ۱۵۹ فروند لنج باری، تفریحی و صیادی در جزیره قشم سرزمین آب و آفتاب تولید شده بود.

به گزارش ایرنا، صنعت لنج سازی از دیرباز در ایران به شیوه سنتی (ساخت شناورهای چوبی) در کرانه های خلیج فارس و دریای عمان رایج بوده و از صنایع بومی بندرهای جنوب کشور به شمار می رود.

وجود کارگاه‌های مختلف لنج‌سازی و ایجاد مشاغل مرتبط به این صنعت در جزیره زیبای قشم، زمینه جذب و کارآفرینی برای نیروهای زیادی را در نواحی ساحلی سرزمین آب و آفتاب فراهم کرده است.

به طور کلی برخی از روستاها و شهرهای بندری جزیره قشم به صید ماهی و برخی به دریانوردی و برخی دیگر مثل روستاهای «بی پشت»، «گوران»، «سرریگ» در نزدیکی شهرهای «لافت» و «بی پشت» به ساختن لنج معروفند و با حضور در این مناطق می توان تعداد اندکی از کارگاه های لنج سازی را دید و از نزدیک با مراحل ساخت لنج آشنا شد.

دانش ساخت کنج سستی ایرانی و دریانوردی در حوزه خلیج فارس در تاریخ ۲۷ نوامبر سال ۲۰۱۱ به عنوان هشتمین اثر ناملموس ایران در ششمین اجلاس میراث ناملموس سازمان یونسکو که در جزیره بابل اندونزی برگزار شد، به ثبت جهانی شد.

بر اساس آثار و شواهد به دست آمده از پندرگاه های تاریخی ایران در سواحل خلیج فارس مشخص شده است که کشتی ایرانیان دست کم از زمان ایستادن در سواحل خلیج فارس بهره گیری های مختلف داشته اند.

هنوز هم در بسیاری از شهرهای استان بوشهر و هرمزگان شیوه سستی کنج سازی، تجارت و بهر پسر منتقل کرده اند. برقرار است و می سازان (گلفان)، دانشی این صنعت را نسل به نسل در خانواده های یادگار به پسر منتقل کرده اند.


---

## دریچہ



## معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع سازمان شیلات ایران

## بازگشت بندر صیادی شهید باهنر به مدار فعالیت

 بنادر صیادی شهید باهنر واقع در شهر بندرعباس استان هرمزگان پس از هفت سال تعطیلی ناشی از عملیات بهسازی و توقف فعالیت نواحی صید فانوس ماهیان با تلاش سازمان شیلات ایران و مشارکت بخش خصوصی، به مدار صید و صیادی بازمی گردد. به گزارش اقتصادسرامد، قرارداد مشارکت در سرمایه گذاری بندر صیادی شهید باهنر بندرعباس از طریق واگذاری به بخش خصوصی به روش ساخت، بهره برداری و نگهداری (b.o.t) با حضور سازمان شیلات ایران و مدیرعامل شرکت خصوصی ایران سازهان بندر به امضاء رسید. معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع سازمان شیلات ایران در این مراسم که با حضور مدیرکل دفتر توسعه و مدیریت بنادر ماهیگیری، مدیرکل امور اداری، رفاه و پشتیبانی، مدیرکل دفتر فقهی، مدیرکل امور مالی و ذیحصانی و مدیرکل شیلات استان هرمزگان (به صورت ویدئویی) برگزار شد، گفت: باعث خوشحالی است که پس از هفت سال توقف فعالیت با مشارکت بخش خصوصی بندر شهید باهنر احیاء می شود.

شهردار استانی معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع سازمان شیلات ایران افزود: با مشارکت سرمایه گذار صاحب صلاحیت و بخش خصوصی، بندر صیادی شهید باهنر که از نظر برنامه های توسعه استیلانی بسیاری از سایر مراکز و دارای اهمیت است به صورت مدرن گسترش و خدمات سسانی برای ناوگان صید صنعتی از سر گرفته خواهد شد. برکن معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع سازمان شیلات ایران خاطرنشان کرد: به موجب قرارداد مبادله شدت گرفتن سازمان شیلات ایران و شرکت تعاونی بندر به عنوان سرمایه گذار، علاوه بر ارائه خدمات بندری، لازم است با عمل خوبی با بنادر همجوار نیز در زمینه پشتیبانی ناوگان صیادی برقرار شود.

معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع سازمان شیلات ایران با اعلام اینکه توسعه خدمات بندری و شیلاتی در این بندر، مدنظر سازمان شیلات است گفت: امید است که تجربه بندر شهید باهنر به عنوان یک الگو در زمینه جذب سرمایه گذاری بخش های غیر دولتی در پروژه های نیمه تمام در سایر زیر ساخت های شیلاتی هم مورد استفاده قرار گیرد. وی جلسه انعقاد این قرارداد، به هژده هیئت ایالتی و حامی دین قدرتی توسعه و مدیریت بندر ماهیگیری و مسعود بارانی مدیرکل شیلات استان هرمزگان نیز با ضروری خواندن راه اندازی به موقع این اسکله، جلب مشارکت بخش خصوصی در این سرمایه گذاری را نیز به مثابه یک گام مثبت و مهم ارزیابی کردند. جلالی مدیرعامل شرکت ایران سازان بندر (سرمایه گذار منتخب این پروژه) نیز ضمن اعلام آمادگی کامل برای بهسازی و بهره برداری از بندر، گفت: شرکت متبوعش برنامه ریزی انجام کار را از ساس اولویت های اعلامی از سوی سازمان شیلات ایران تنظیم خواهد کرد.