اقتصاد سرآمد
سه‌شنبه-۵ دی۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۸۱۷



بخش اول

گفت‌وگوی «اقتصاد سرآمد» با وحید محمدی، کاپیتان شناور طلای بندر

# «قاچاق سوخت» اشتیاق جوانان به دریانوردی و ملوانی را کم کرده است

## تهیه قطعات یدکی شناور با درهم و دلار است

## درآمدمان به ریال!

**گروه گردشگری دریا – امید اسماعیلی –** کشتی کاتاماران نوعی کشتی است که از دو نیم بدنه تشکیل شده است که توسط بدنه اصلی به هم وصل شده اند. عبارت کاتاماران از زبان تامیلی در کشور هندوستان آمده است که به قایق های دو بدنه اطلاق می کنند. بدنه اصلی در کشتی های کاتاماران محل قرار گرفتن بار ی مسافر می باشد. کاتاماران ها تعادل عرضی بسیار خوبی دارند و مساحت بزرگ عرشه آن ها، فرصت طراحی و جانمایی تجهیزات داخلی را فراهم می آورد. این شناورها قابلیت حفظ مسیر و قدرت مانور را دارا می باشند.

شناورهای کاتاماران، در جنوب کشور، وظیفه انتقال مسافر از بنادر به جزایر و بالعکس را برعهده دارند. در سفر خبرنگار روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد به بندر شهید رجایی استان هرمزگان، فرصت گفت و گویی با وحید محمدی، کاپیتان جوان و مالک کشتی مسافربری طلای بندر پیش آمد که به دغدغه ها و مسائل نقل و انتقال مسافران دریایی و حواشی آن پرداخته شده است که نظر شما به آن جلب می کنیم:

**اقتصاد سرآمد: شناوری که شما فرماندهی آن را برعهده دارید، چه نوع شناور و از کدام کلاس است؟**

**وحید محمدی:** شناور مسافربری با کلاس کاتاماران که ظرفیت ۱۵۰ نفر را دارد. نسبت به شناورهای با ظرفیت ۶۰ یا ۸۰ نفر با توجه به اینکه هزینه ها نگهداری مشابه اما درآمد دو برابری دارد، مزیت دارد.

**اقتصاد سرآمد: نسبت سرمایه گذاری و درآمد این شناور را بفرمایید این که برگشت سرمایه آن به چه شکلی است؟**

**وحید محمدی:** حدود ۱۷ میلیارد تومان سرمایه گذاشته ایم در حالی که برگشت سرمایه مان در نیمه دوم سال یعنی حدود پنج ماه آن حدود ۱ میلیارد تومان در ماه درآمد دارد. یعنی از آبان ماه تا اوایل فروردین ماه به دلیل حضور گردشگر این درآمد ممکن می گردد و در بقیه ماه ای سال نصف این مقدار درآمد حاصل می گردد.

**اقتصاد سرآمد: آیا سرمایه گذار از این جریان هزینه و درآمد رضایت دارد؟**

**وحید محمدی:** هدف سرمایه گذاران بیشتر ایجاد اشتغال و نان رساندن برای بقیه و کمک هزینه برای خود است. در حالی که از مجاری دیگر به اندازه کافی درآمد دارند. بیشتر سرمایه گذاران کمتر به برگشت سرمایه فکر می کنند، کما اینکه شاید ۱۰ درصد هم برای این موضوع فکر و برنامه ریزی داشته باشند.

**اقتصاد سرآمد: به نظر می رسد که علاقه هم در این کار تأثیرگذار باشد.**

**وحید محمدی:** البته، جد اندر جد من ناخدا بودند و من هم الان در همین کار هستم و به آن علاقه دارم.

**اقتصاد سرآمد: از چه سالی به عنوان کاپیتان فعالیت دارید؟**

**وحید محمدی:** من از سال ۱۳۸۸ در صنعت دریایی فعالیت دارم و از سال ۱۳۹۴ به عنوان کاپیتان مشغولم. از سال ۱۳۹۲ پشت سکان بودم، ولی مدرک آن را نداشتم. به صورت رسمی و با مدرک ۸ سال است که کاپیتان می باشم. مدرک من فرماندهی شناور زیر TU ۵۰۰ می باشد که از آموزشگاه بخش خصوصی آن را دریافت کردم.

**اقتصاد سرآمد: میزان رغبت جوانان به این شغل چگونه است؟ آیا رقابت زیادی برای این شغل وجود دارد؟**

**وحید محمدی:** بیشتر علاقه است. این علاقه بین جوانان بندرعباس وجود دارد؛ هرچند نسبت به قبل کمتر شده است. این کمتر شدن به دلیل سختی این شغل، دوری های ناشی از این کار و قیاس درآمد این شغل با درآمد کار قاچاق که مقدار دو روز آن برابر حقوق یک ماه این شغل است.

**اقتصاد سرآمد: قاچاق چه محصولی بیشتر وجود دارد؟**

**وحید محمدی:** گازوییل!

**اقتصاد سرآمد: از کجا به کجا قاچاق می شود؟**

**وحید محمدی:** از طرف قشم، میناب، درگهان و ... با لنج تا نزدیکی های کشور امارات می برند.

**اقتصاد سرآمد: با توجه به خبرهایی که هرچند وقت یک بار درخصوص توقیف لنج های حامل گازوییل منتشر می شود، باز هم از این موضوع استقبال می شود؟**

**وحید محمدی:** برای اینکه درآمد خوبی گیرشان می آید. حاضرند همه ریسک های این کار را اعم از دستگیر شدن، انفجار لنج، خطرات جانی، توقیف لنج، ممنوع الخروج شدن و ... آن را بپذیرند. البته خیلی از کسانی که کارهای دیگری هم در شهر و روستاها دارند مانند مشاغل مربوط به گردشگری درآمدهای بیشتری نسبت به کار بر روی کشتی دارند. بیشتر دریانوردان کار آن ها به صورت ۱۵ روز کار، ۱۵ روز استراحت می باشد که درآمدی حدود ۱۲ میلیون تومان دارند. که درآمد چندانی نیست. برخی هم به صورت ۳۰ روز کامل مشغول می شوند که حقوق دو برابر این مقدار را می گیرند ولی اکثراً به همان روال ۱۵ روز کار و ۱۵ روز استراحت هستند. در برخی شناورهای تجاری، دریانوردان، ۲۰ روز کار و ۱۰ روز استراحت دارند.

حالا این شرایط را با درآمد یک ناخدا مقایسه کنید که می تواند با یک بار سوخت بردن به امارات در یک شب، ۳۰ میلیون تومان درآمد داشته باشد و در ماه می تواند ۲ بار هم برود. هرچند این کار قانونی نیست اما شرایط آن مهیا می باشد. دولت به صورت مقطعی سیاست های پیش می گیرد که کمتر به رفت و آمد این لنج ها گیر می دهند و برخی مقاطع هم حساسیت بیشتر می شود و لنج های حامل سوخت قاچاق گیر می افتند.

**اقتصاد سرآمد: چه اقدامات و مصوباتی از دولت می تواند امور پیش روی شما را بهتر و تسهیل کند؟**

**وحید محمدی:** دولت همچنان که برای کولبران، تسهیلاتی را قائل شده است، باید برای مرزنشینان جنوب هم تسهیلاتی در نظر بگیرد؛ چرا که هزینه های زندگی در جنوب بسیار بالاست، به دلیل اینکه، اقلام و مایحتاج مردم جنوب بیشتر از طرف کشورهای حاشیه جنوبی می آید، معمولاً به هزینه ها برمبنای درهم و دینار آن کشورها محاسبه می شود. الان قطعات موتورهای شناور ما با درهم و دلار حساب می شود، ولی درآمد ما به ریال است که اختلاف قابل توجهی دارد.

**اقتصاد سرآمد: شما اگر به ۲۰ سال قبل برگردید باز هم این شغل را انتخاب می کنید؟**

**وحید محمدی:** بله! برای اینکه علاقه دارم. این شغل در ما ریشه دارد و از اجداد ما به ما رسیده است.

**اقتصاد سرآمد: توصیه شما به جوانان چیست؟**

**وحید محمدی:** جوانان به تحصیل خودشان ادامه دهند و در کار تخصصی شان پیشرفت کنند. اگر در کار دریانوردی هستند، مدارک بالاتر بگیرند، مثلاً اگر مدرک زیر ۵۰۰ تن را دارند، مدرک زیر ۳۰۰۰ تن را بگیرند و اینکه ارتقاء پیدا کنند و در یک مقطع باقی نمانند.

**اقتصاد سرآمد: شما که در این شغل هستید، سفیر فرهنگی حوزه دریا محسوب می شوید؛ اگر فرزند داشته باشید، فرزندتان را برای این کار تشویق می کنید؟**

**وحید محمدی:** این چند سالی که در کار دریا بودم، تجربیاتی را کسب کردم و شرایط را درک می کنم. در گذشته با همان مدرک دیپلم، وارد یک آموزشگاه آزاد می شدند و مدرک کاپیتانی یا ملوانی را می توانستند بگیرید و وارد کار دریا شوند و ناخدایی می کردند. ولی الان اگر با لیسانس مهندسی دریایی وارد این کار بشوند، سواد انجام کار و کار با سیستم ناوبری آن ها خیلی بهتر است. حتی می توانند در یک آموزشگاه دریایی به عنوان استاد تدریس کنند و وجهه و اعتبار بیشتری دارند.

بازتاب

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان:

## ساخت کارخانه کشتی سازی با اشتغالزایی ۲۵۰ نفری در بندرانزلی آغاز می شود

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان از خرید ٤ دستگاه جرثقیل راهبردی برای مجتمع بندری انزلی خبرداد و گفت: در هفته های اخیر رایزنی های لازم برای خرید این دستگاه ها انجام شده و برنامه ریزی های لازم نیز برای اجاره سه دستگاه جرثقیل دیگر نیز در حال انجام است که ظرف سه ماه آینده به ظرفیت های بندری مجتمع بندری انزلی اضافه می شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین یونسی در سومین جلسه کارگروه توسعه صادرات غیر نفتی در استانداری گیلان با اشاره به صدور مجوز سازمان محیط زیست کشور برای احداث کارخانه کشتی سازی در مجتمع بندری انزلی، اظهار داشت: باصدور مجوز از سوی محیط زیست گیلان مراحل ساخت کارخانه کشتی سازی با اشتغالزایی مستقیم ۲۵۰ نفری در این بندر آغاز خواهد شد.

وی افزود: احداث مخازن روغن به ظرفیت ٤۰ هزار تن، پروژه دیگری بود که در هفته گذشته برای بنادر گیلان به امضا رسید و به ظرفیت ١٦ هزار تنی مجتمع بندری انزلی اضافه خواهد شد و مجموع اعتبار دو پروژه کارخانه کشتی سازی و مخازن روغن، نزدیک به ۱۷ هزار میلیارد ریال براورد شده است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به میزان صادرات و واردات کالا در مجتمع بندری انزلی، خاطرنشان کرد: در ۹ ماهه سال جاری ۲۵۰ هزار تن کالا از طریق حمل و نقل دریایی از استان گیلان صادر شد که شامل محصولات پتروشیمی و ساختمانی بوده است و همچنین یک میلیون و ۲۰۰ هزار تن واردات هم انجام شده است.

یونسی تصریح کرد: در دریای خزر ۸۰ فروند کشتی ایرانی تردد دارد که طی روزهای اخیر نخستین کشتی کانتینری یخچالدار ایرانی سفر خود را از بنادر استان مازندران انجام داد.

وی با اشاره به دستاوردهای سفر به روسیه، اذعان داشت: موانع ترانزیت با مقامات مربوطه آن کشور مطرح شد تا مشکلات موجود در توسعه ترانزیت و صادرات برطرف شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان از خرید تجهیزات جدید برای مجتمع بندری انزلی خبرداد و گفت: در هفته های اخیر رایزنی های لازم برای خرید چهار دستگاه جرثقیل راهبردی انجام شده و برنامه ریزی های لازم نیز برای اجاره سه دستگاه جرثقیل دیگر نیز در حال انجام است که ظرف سه ماه آینده به ظرفیت های بندری مجتمع بندری انزلی اضافه می شود.

یونسی با بیان اینکه بندرانزلی برای استفاده از تمام ظرفیت های موجود نیازمند اتصال به ریل سراسری است، عنوان کرد: این مجتمع بندری تنها بندر دارای ۱۷ پست اسکله با ظرفیت ۱۰ میلیون تن کالا است که به دلیل عدم اتصال به ریل با موانعی در بخش ترانزیت کالا مواجه است.

دریچه

وزیر کشور درباره بحران خزر:

## باید برای پایین آمدن سطح آب دریای خزر چاره‌ای اندیشید

وزیر کشور با اشاره به پایین آمدن سطح آب دریای خزر گفت: این موضوع باعث نگرانی برای کشورهای حاشیه دریای خزر شده و اگر شرایط به همین منوال باشد تا چند دهه آینده دریای خزر خشک می‌شود و به همین جهت باید چاره‌ای اندیشیده شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، احمد وحیدی در دومین رویداد بین‌المللی مدیریت بحران ایران قوی که در مصلای امام خمینی(ره) برگزار شد، با بیان اینکه موضوع بحران و مخاطره یک موضوع جهانی است، اظهار کرد: افزایش سطح تعاملات، گفت‌وگو و همکاری برای شناخت علل وقوع، چگونگی وقوع و چاره‌اندیشی آن بین کشورها بسیار مهم است.

وی با تاکید بر اینکه سازمان‌های بین‌الملل باید بیش از گذشته برای مقابله با بحران‌ها با یکدیگر تعامل داشته باشند، افزود: باید تجربیات حوادث در سراسر دنیا در اختیار سایر کشورها قرار گیرد.

وزیر کشور با بیان اینکه در کشور ما چند موضوع بسیار مهم است، تصریح کرد: نخست موضوع دریای خزر و پایین آمدن سطح آب است که این باعث نگرانی برای کشورهای حاشیه دریای خزر شده است؛ پیش‌بینی شده اگر شرایط همین طور باشد تا چند دهه آینده دریای خزر خشک شود و باید برای آن چاره‌ای داشته باشیم.

وزیر کشور با بیان اینکه رودخانه‌های جاری از دیگر کشور مسائل دوم است، گفت: اقداماتی توسط برخی از کشورهای همسایه صورت می‌گیرد که برای دیگر کشورها آثار سوء دارد و باید با هماهنگی دیگر کشورها صورت گیرد.

وحیدی افزود: یکی از این اقدامات سدسازی‌های کشورهای همسایه و منطقه است که باید با توجه به منافع منطقه‌ای باشد در غیر این صورت آثار زیانبار آن را همه منطقه خواهد چشید.

وزیر کشور اضافه کرد: ما انتظار داریم در یک هماهنگی منطقه‌ای کمیته‌ای تشکیل شود و با هماهنگی کشورهای منطقه مسائل ناشی از محیط زیستی، سدسازی‌ها و انحرافات آب مورد بررسی قرار گیرد.

وی گفت: ریزگردها از دیگر مسائلی است که باید به آن پرداخته شود و با تبادل با کشورهای منطقه این مسئله برطرف شود.

وزیر کشور با بیان اینکه در مسائلی همچون سیلاب‌ها می‌توان پیش بینی‌ها صورت گیرد و دانش آن را در اختیار داریم، اضافه کرد: راه‌هایی برای پیشگیری از زلزله وجود دارد و باید در این حوزه اقدامات علمی هماهنگ با دیگر کشورها انجام دهیم.

وحیدی با تاکید بر اینکه آموزش، تمرین و سناریو سه عنصر اصلی در مقابله با بحران‌ها است، افزود: باید این سه عنصر را در قالب نرم‌افزارها توسعه دهیم تا شهروندان بتوانند آموزش‌های لازم را دریافت کنند.

آبزی پروری

بخش هشتم

## زیست شناسی آرتمیای آبزیان

رضا فراهانی – مرحله آمبرلا (آمبرلا مرحله‌ای است که جنین تازه از سیست آرتمیا خارج شده و حالت پیش لاروی است که به حالت چتری با گلابی شکل معروف است و فاقد هرگونه شاخک و اعضای خارجی است) یا مرحله چتری یا مرحله پیش ناپلیوسی می گویند. خروج آمبرلا از داخل پوسته سیست از ناحیه سر می‌باشد بعد به تدریج توسط زائده‌های خود شروع به شنای آزاد می کند که به این مرحله، ناپلیوس اینستار ۱ i گویند. بنابراین در مدت کوتاهی این غشاء پاره شده و یک لاروی که آزادانه شنا می کند از آن خارج می‌شود.

متابولیسم هوازی در جنین داخل سیست سبب تغییر کربوهیدرات ذخیره از تری هالوز ۲ به گلیکوژن به عنوان یک منبع انرژی و گلیسرول می‌گردد. در نتیجه فشار اسمزی داخل غشاء کوتیکول خارجی بطور مداوم تولید می‌شود تا به سطح بحرانی برسد که

نتیجه آن شکستگی پوشش سیست است. در این هنگام تمام گلیسرول تولید شده در روند تفریخ عادی رها می‌شود.

ضمناً یک آنزیم تفریخ در ناحیه سر ناپلیوس ترشح می‌شود که غشاء تفریخ را سست کرده و ناپلیوس را قادر می‌سازد که خود را آزاد سازد.

آرتمیا از بی مهرگانی است که قدرت تطابق بالایی در برابر شوری‌های مختلف را دارد این موجود سخت پوست از شاخه بندپایان، چون هیچ وسیله دفاعی در مقابل انواع شکارچیان آبزی ندارد لذا جهت حفظ و بقاء نسل خود به آب‌های شور و همینطور خیلی شور روی آورده و قدرت تطابق بسیار بالایی در مقابل شوری‌های مختل را دارد و با توجه به وجود دریاچه‌ها و برکه‌های با شوری‌های مختلف در سراسر دنیا، آرتمیا نیز بطور وسیعی در جهان در اینگونه مناطق وجود دارد و قادر است شوری کمتر از ٤۵ تا ۳٤۰ گرم در لیتر را تحمل نماید، دلیل این تحمل این است که بطور مرتب نمک اضافی را دفع کرده و نمک بدن خود را ثابت نگه می‌دارد ولی اکثر فعالیت‌های فیزیولوژیکی و متابولیکی آرتمیا در شوری‌های خیلی پائین و خیلی بالا متوقف می گردد. درجه حرارت مناسب برای آرتمیا بین ۲۰ تا ۳۰ درجه سانتی گراد است که در این مورد هم می‌تواند حرارت‌های بالا و پائین مقادیر فوق را تحمل نماید (۲ تا ٤۰c).

آرتمیا جانور فیلتر کننده غیرانتخابی (No selecting filter feeding) بوده و در زیستگاه‌های طبیعی جلبک‌های تک سلولی، ذرات زیر گیاهان و باکتری‌های موجود در آب به اندازه ۱ تا ۵۰ میکرون را می‌تواند تغذیه می کند ولی مطلوب‌ترین اندازه غذا بین ۱۰ تا ۲۰ میکرون می‌باشد.

لوله گوارشی آن از قسمت کوتاه حفره دهانی، مری و رکتوم تشکیل شده است. آرتمیا فاقد قدرت چشایی است و نمی‌تواند مزه را تشخیص دهد لذا از این ویژگی آرتمیا جهت انتقال بعضی مواد غذایی و داروها و واکسن‌ها به بدن میگو یا سایر آبزیان مورد لزوم استفاده می‌کنند که به نام «بایو این کپسولیشن» (bioencapsulation) خوانده می‌شود. بدین معنی که اول مواد غذایی را آرتمیا خورانده سپس آرتمیای تغذیه شده با مواد غذایی مورد نظر را در اختیار میگو یا ماهی قرار می‌دهند.

اپی پودیت‌ها (epipodites) که در روی ۱۱ جفت پای سینه‌ای آرتمیا قرار گرفته‌اند در واقع آبشش‌های آرتمیا هستند. سیستم گردش خون مانند سیستم گردش خون سخت پوستان باز بوده و قلب از یک لوله ساده طویلی تشکیل شده است. دستگاه عصبی آرتمیا مانند سیستم عصبی آبشش پایان است که شامل یک مخ پشتی، رابطه‌های اطراف مری و یک جفت طناب عصبی بند بند می‌باشد.

از نظر تولید مثل (reproduction)، بطور کلی دو نوع آرتمیا در دنیا شناخته شده است که یکی تحت عنوان آرتمیاهای دو جنسی bisexual artemia) ) و دیگری آرتمیاهای بکرزا (parthenogenetic artemia).

هر دو نوع آن‌ها در ایام مختلف سال تحت شرایط متفاوت به دو شیوه تخمگذار-زنده‌زایی (ovoviviparously) و تخمگذاری oviparously) ) تولید مثل می‌نمایند. برای تولید مثل به شیوه اول (تخمگذار –زنده‌زایی) باید ٤ شرط زیر در محیط برقرار باشد:

۱- غذا به مقدار فراوان

۲- اکسیژن بیش از ۲ppm

۳- درجه حرارت حدود ۲۵ درجه سانتی گراد

٤- شوری کمتر از ۱۵۰ppt

در صورت نامساعد بود شرایط محیط، یا به‌عبارت دیگر اگر هر یک از فاکتورهای فوق تغییر کند به‌عنوان یک عامل استرس زا ظاهر شده و باعث می‌شود تا موجود از طریق سیست گذاری تولید مثل نماید. متخصصین پرورش آرتمیا از این ویژگی جهت تولید سیست بیشتر استفاده می‌کنند.