

برای نخستین بار انجام شد:

رها سازی ۲۰ هزار قطعه بچه‌ماهی خاوباری توسط بخش خصوصی در استان مازندران



۲۰ هزار قطعه بچه‌ماهی خاوباری توسط بخش خصوصی در رودخانه چپکسود شهرستان جویبار استان مازندران رهاسازی شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد ازروابط عمومی سازمان شیلات ایران، برای نخستین‌بار در ۲۸ تیر ماه ۱۴۰۴، عملیات رهاسازی ۲۰ هزار قطعه بچه‌ماهی خاوباری توسط بخش خصوصی در رودخانه چپکرو شهرستان جویبار استان مازندران با حضور معاون توسعه آبی‌رپوری سازمان شیلات ایران، نماینده مردم شهرستان قائمشهر، سوادکوه،سیرمخ و جویبار در مجلس شورای اسلامی وجمعی از مسئولان استانی، محلی و همچنین فعالان حوزه شیلات برگزار شد. معاون توسعه آبی‌رپوری سازمان شیلات ایران با قدردانی از اقدامات شیلات مازندران و مشارکت فعالان بخش خصوصی گفت: طبق برنامه، باید سالانه بیش از ۳۲۰ میلیون قطعه بچه‌ماهی در دریای خزر رهاسازی شود که ۲ میلیون قطعه آن به ماهیان خاوباری اختصاص دارد.

سرپرست اداره کل شیلات مازندران با بیان اینکه این اقدام نقطه عطفی در مشارکت بخش خصوصی در بازسازی ذخایر آبزیان به‌شمار می‌رود، اشاره کرد: ۲۰ هزار قطعه بچه‌ماهی خاوباری از نوع قره‌برون، با وزن تقریبی ۲۰ گرم توسط بخش خصوصی در رودخانه شیلاتی چپکرو درهاسازی شد که گامی مؤثر در کنار تلاش‌های مراکز دولتی مانند مراکز شهید باهنر کلاردشت و شهید رجایی ساری بشمار می‌رود.

نیم‌ا حسین‌زاده با اشاره به نقش مهم جامعه صیادی(اتحادیه پره واتحادیه صیادی کیلکا) در پایداری ذخایر آبزیان دریای خزر افزود: مشارکت صیادان و جامعه آبی‌رپروری در اجرای این طرح، بیانگر ارتقای آگاهی نسبت به ضرورت حفظ ذخائر زیستی دریا و بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی است که نشان دهنده مسئولیت‌پذیری بخش خصوصی در این امر است.

وی با اشاره به چالش‌های حوزه پرورش ماهیان خاوباری، ادامه داد: صادرات خام ماهیان خاوباری همچنان یکی از معضلات جدی کشور است، اما با تکمیل زنجیره ارزش در پایانه صادراتی قره‌برون جویبارمی‌توان این گونه ارزشمند را به شکل فرآوری‌شده و با ارزش‌آوری چندبرابری صادر کرد.

تخصیص ۳۵میلیارد تومان اعتبار برای اجرای فاز دوم اسکله صیادی خورخان

مدیرکل شیلات استان از تخصیص ۳۵میلیارد تومان اعتبار برای اجرای فاز دوم اسکله خورخان خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، جلسه‌ای با حضور فرماندار شهرستان دیر، مدیرکل شیلات استان بوشهر، معاون سیاسی فرمانداری شهرستان دیر، دادستان دادگستری شهرستان دیر، فرمانده یگان حفاظت منابع آبزیان استان، فرمانده اطلاعات و عملیات مرزبانی شهرستان گنگان و رییس اداره شیلات شهرستان دیر در فرمانداری شهرستان دیر برگزار شد که طی آن، مسائل کلیدی حوزه صیادی و توسعه زیرساخت‌های بندری شهرستان مورد بررسی و تبادل نظر قرار گرفت.

عقیل امینی افزود: این مرحله شامل احداث حوضچه آرامش است که نقش مهمی در تسهیل پهلوگیری و ایمنی شناورها خواهد داشت.

به گفته وی، فراخوان مناقصه این پروژه در حال انجام است و با انتخاب پیمانکار عملیات اجرایی آن به زودی آغاز خواهد شد.

وی اظهارداشت: در راستای مقابله با تخلفات صیادی گشت یگان حفاظت منابع شیلات استان با وجود تمام مشکلات از جمله کمبود نیرو شبانه روزی در حال گشت زنی هستند و همچنین هماهنگی با دیگر دستگاه‌های مربوطه صورت گرفته تا در صورت مشاهده فعالیت‌های غیرقانونی صیادی اقدامات قاطع انجام گیرد.

مدیرکل شیلات استان بوشهر در ارتباط با زمان آغاز فصل صید میگو اضافه کرد: لنج تحقیقاتی پژوهشگاه میگوی استان بوشهر به‌منظور بررسی وضعیت ذخایر میگو، مسایز گونه‌ها و تعیین مناطق مناسب صید، دو مأموریت چهار روزه تحقیقاتی را به‌صورت مجاز و بر اساس مقررات انجام داده است. وی ادامه داد: بر اساس نتایج این مطالعات در ارتباط با زمان آغاز فصل صید میگو تصمیم‌گیری خواهد شد.

سنگ گرو ه بنادر – سعید قلبچی – طی هفته‌های گذشته منطقه خاورمیانه درگیر دو تنش بزرگ بوده است.

پس از حملات نظامی رژیم صهیونیستی به خاک ایران و پاسخ‌گوبنده موشکی ایران به این حملات، برای چندین روز فضای منطقه شرایط حساسی را سپری می‌کرد. همان روزها بود که بازهم زم‌مه‌های اتخاذ تصمیم‌هایی مبنی بر انسداد تنگه استراتژیک هرمز در رسانه مطرح شد. برخی گزارش‌ها حاکی از جابه‌جایی بیش از ۴۰درصد نفت خام و فرآورده‌های نفتی از این آبراهه هستند و افزایش تنش‌ها در منطقه و درگیر شدن ایران، اتفاقی بود که سایه تردید بر عملکرد بنادر عربستان به عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده نفت جهان را پررنگ‌تر از گذشته کرد. از طرف دیگر، هفته گذشته بود که پس از حدود هفت‌ماه آرامش، دریای سرخ مجدداً شاهد درگیری میان نیروهای یمنی و رژیم صهیونیستی بود. این اتفاق نیز سایه جنگ را بر سر بنادر عربستان صعودی انداخت. حالا اما گزارش‌های تاییدنشده‌ای طی روزهای گذشته درباره آخرین وضعیت بنادر مهم عربستان سعودی منتشر شده که از کاهش فعالیت و از رونق افتادن آن‌ها، همزمان با افزایش تنش‌ها در منطقه خبر می‌دهد.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، از اواخر سال گذشته میلادی تاکنون تشدید حملات گروه‌های مسلح در دریای سرخ و تنگه باب‌المندب مسیرهای اصلی کشتیرانی بین آسیا و اروپا را ناامن کرده است. در نتیجه، شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی بیش از ۲هزار کشتی را مجاب کردند تا مسیر طولانی‌تر از مقابل دماغه امید نیک را در پیش گیرند که پیامدهای اقتصادی و زیست‌محیطی گسترده‌ای در پی داشته است. در این دوره، تردد کشتی‌ها در بنادر غربی عربستان سعودی از جمله جدّه و ملک عبدالله حدود ۴۵درصد کاهش یافته و کیلومتر پیورده‌شده توسط شناورها از ۱٫۱(میلیون مایل دریایی به ۶۰۰هزار مایل رسیده است. غیاب کشتی‌های بزرگ کانتینری و کاهش چشمگیر فعالیت‌های بارگیری و تخلیه، بنادر سعودی را به چشم‌اندازی متروک بدل کرده است.

کاهش حجم عبور و مرور دریایی در این منطقه نیز انتشار گازهای گلخانه‌ای درون دریای سرخ را تا حدود ۰۶درصد پایین آورده، اما مسیر جایگزین طولانی‌تر منجر به افزایش کلی مصرف سوخت و انتشار دی‌اکسیدکربن در مقیاس



جهانی شده است. کارشناسان محیط‌زیست هشدار می‌دهند که این تغییر جهت ناگهانی می‌تواند نقطه آغاز موج جدیدی از افزایش هزینه‌های جبران تغییرات اقلیمی باشد.اقتصادی‌ها نیز از افزایش قابل‌توجه هزینه‌های سوخت، بیمه دریایی و کرایه حمل‌خبر می‌دهند؛ تأخیر در تحویل کالا و بالا رفتن نرخ تمام‌شده محصولات، فشار مضاعفی بر زنجیره تأمین جهانی وارد کرده است. فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی بر لزوم تقویت امنیت دریایی و ایجاد راهکارهای جایگزین کم‌ریسک تأکید می‌کنند تا از یک‌سو بنادر منطقه‌ای بتوانند به فعالیت عادی بازگردند و از سوی دیگر، تبعات زیست‌محیطی مسیرهای طولانی کاهش یابد.

سیمای جنگ در بنادر عربستان

با اینکه هنوز هیچ گزارش معتبری مبنی بر نیمه‌تعطیل بودن بنادر عربستان سعودی از سسوی این کشور منتشر یا تایید نشده است، اما به نظر می‌رسد اختلالات ناشی از درگیری‌های دریای سرخ، نوسانات اقتصادی با پروژه‌های توسعه‌ای ممکن است باعث کاهش نسبی فعالیت‌ها در برخی بنادر شده باشد. درگیری‌های دریای سرخ، به‌ویژه حملات حوثی‌ها به کشتی‌های تجاری در پاسخ به حملات رژیم صهیونیستی تأثیر قابل‌توجهی بر تجارت جهانی و مسیرهای کشتیرانی در این منطقه داشته است. این حملات که عمدتاً در تنگه باب‌المندب و خلیج عدن رخ داده، باعث شده‌اند بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی مسیر خود را به سمت دماغه امید نیک (رأس الرجاء الصالح) تغییر دهند. این تغییر مسیر، فاصله سفر را حدود ۳۵۰۰مایل دریایی افزایش داده و منجر به افزایش هزینه‌های سوخت، بیمه و تأخیر در زنجیره تأمین شده است.

با توجه به اینکه بندرهایی مانند بندر یمنع در دریای سرخ و بندر جدّه از مهم‌ترین بنادر عربستان سعودی در این منطقه هستند، این اختلالات می‌توانند تأثیر غیرمستقیمی بر فعالیت‌های تجاری این بنادر داشته باشند. از منظر اقتصادی، بندر جدّه به عنوان یکی از مراکز اصلی تجارت دریایی عربستان، ممکن است به دلیل کاهش تردد کشتی‌ها در دریای سرخ و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، با کاهش حجم تجارت یا افزایش هزینه‌های عملیاتی مواجه شده

باشد.بنادر عربستان، به‌ویژه بندر جدّه و بندر ملک عبدالله، در چارچوب رویهٔ ۲۰۳۰ در حال توسعه و مدرن‌سازی هستند. این پروژه‌ها ممکن است به‌طور موقت باعث کاهش برخی فعالیت‌ها در بخش‌هایی از بنادر شوند، اما این موضوع به معنای نیمه‌تعطیل بودن نیست، بلکه بخشی از فرایند به‌روزرسانی زیرساخت‌هاست. درگیری‌های دریای سرخ ممکن است باعث ایجاد تصور نادرست درباره کاهش فعالیت بنادر شده باشد، در حالی‌که بنادر عربستان همچنان فعال هستند و به تجارت خود ادامه می‌دهند.

اهمیت بنادر برای اقتصاد عربستان

اطلاعات دقیق و به‌روز درباره سهم مستقیم بنادر در تولید ناخالص داخلی عربستان سعودی در منابع عمومی به صورت مشخص و جامع ارائه نشده است. بااین‌حال، با یک بررسی ساده می‌توان فهمید که بنادر عربستان، به‌ویژه بنادر دریای سرخ مانند بندر جدّه، بندر یمنع و بنادر خلیج فارس مانند بندر الدمام و بندر الجبیل، نقش حیاتی در صادرات نفت‌خام، محصولات پتروشیمی و سایر کالاها دارند. از آنجا که نفت حدود ۳۰درصد از تولید ناخالص داخلی و ۵۵درصد از درآمدهای دولتی عربستان را تشکیل می‌دهد، بنادر به عنوان دروازه‌های اصلی صادرات، بخش قابل‌توجهی از این فعالیت اقتصادی را پشتیبانی می‌کنند.

بنادر عربستان در راستای چشم‌انداز ۲۰۳۰ که هدف آن کاهش وابستگی به نفت و توسعه اقتصاد غیرنفتی است، نقش مهمی در تجارت غیرنفتی ایفا می‌کنند. براساس گزارش‌ها، دولت سعودی قصد دارد تا پایان دهه جاری، سهم بخش لجستیک در تولید ناخالص داخلی را به ۱۰درصدافزایش دهد و ظرفیت کانتینبری بنادر را به بیش از ۴۰میلیون کانتینر در سال برساند. بندر جدّه و بندر ملک‌عبدالله از مهم‌ترین بنادر برای تجارت غیرنفتی هستند و با پروژه‌هایی مانند پارک لجستیکی با همکاری شرکت مرسک در حال توسعه‌اند. این پروژه‌ها به افزایش درآمدهای غیرنفتی بنادر کمک می‌کنند.

به نظر می‌رسد عربستان با توسعه بنادر خود، به‌ویژه در دریای سرخ و خلیج فارس، در رقابت با بنادر امارات (مانند جبل علی) و قطر (بندر حمد) قرار دارد. این کشور

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

رکود خزنده در بنادر عربستان

آیا تبعات تنش‌های منطقه برای بنادر عربستان افزایش می‌یابد

از موقعیت جغرافیایی خود برای تبدیل‌شدن به یک هاب لجستیکی منطقه‌ای استفاده می‌کند که به افزایش سهم بنادر در اقتصاد کمک می‌کند. بنادر عربستان سعودی به‌ویژه در حوزه صادرات نفت و محصولات پتروشیمی و توسعه بخش لجستیک غیرنفتی، نقش محوری در اقتصاد این کشور دارند. اگرچه سهم دقیق بنادر در تولید ناخالص داخلی مشخص نیست، اما تخمین زده می‌شود که در حال حاضر حدود ۵ تا ۷درصد باشد، با پتانسیل افزایش به ۱۰درصد تا سال ۲۰۳۰ در راستای چشم‌انداز ۲۰۳۰. برای اطلاعات دقیق‌تر، نیاز به گزارش‌های رسمی از سازمان بنادر عربستان (موانی) یا وزارت حمل‌ونقل این کشور است.

تصویر آینده بنادر در عربستان

خصوصی‌سازی یک جهت استراتژیک در چارچوب چشم‌انداز عربستان برای توسعه بخش بندری است که تجربه متمایز خصوصی‌سازی بندر ملک‌عبدالله، واقع در سواحل دریای سرخ در یکی از مهم‌ترین مناطق تجارت دریایی نشان‌دهنده اهمیت این روند است. بنابراین، اداره کل بنادر عربستان در حال حرکت به سمت خصوصی‌سازی، به‌ویژه پس از امضای توافق‌نامه‌ای به ارزش هفت‌میلیارد ریال (۱٫۹میلیارد دلار) با شرکت بین‌المللی بنادر عربستان برای توسعه و بهره‌برداری از پایانه‌های کانتینری بندر ملک‌العلزیز در دمام، واقع در شرق عربستان سعودی و ساحل خلیج فارس است.

توسعه بنادر عربستان نیز در راستای دستیابی هماهنگی با سایر بخش‌ها در چارچوب اهداف این کشور به عنوان پایگاه صنعتی واحد است که بخش حمل‌ونقل با تمام اجزای آن نقش مهمی در اتصال جغرافیایی داخلی با فروگاه‌ها و مناطق اقتصادی حیاتی دارد. در همین زمینه، ابتکارات اتصال داخلی با سایرین در سطح منطقه ادغام می‌شود، زیرا سرعت برنامه‌های اداره کل بنادر سعودی برای ارائه‌دازی خطوط کشتیرانی مستقیم شتاب گرفته است. به‌طوری‌که ارتباط بندر اسلامی جدّه، جبل علی امارات و عین‌سخنه در مصر، آن را به نخستین خط کشتیرانی مستقیم تبدیل کرده که مهم‌ترین بنادر قاره‌های آسیا و آفریقا را برای خدمات حمل‌ونقل کانتینری در سواحل دریای سرخ به هم متصل می‌کند.

پیامدهای جنگ ایران و اسرائیل بر شیلات پاکستان

دریایی می‌شود، صادرات هزاران کیلوگرم ماهی تازه با ارزش بالا نیز متوقف می‌شود. یک ماهیگیر اهل گوادر، خاطرنشان می‌کند که بازار داخلی برای جذب مازاد بسیار ضعیف است و امکانات سردخانه‌ها، به ویژه در شهرهای ساحلی دورافتاده، بسیار محدود است. فقدان راه‌هایی برای نگهداری ماهی برای صادرات – مانند کنسرو کردن یا انجماد – به معنی تشدید بحران در اقتصاد بلوچستان است. او می‌گوید: «بسیون مسیره‌های تجاری رسمی یا زیرساخت‌های حفاظتی، کل زنجیره تأمین در حال فروپاشی است. واحدهای تولید یخ، حمل‌کنندگان ماهی، بنگاه‌های فرآوری ماهی، مکانیک‌های قایق... همه تحت تأثیر قرار گرفته‌اند. این فقط یک بحران شیلات نیست و یک وضعیت اضطراری اقتصادی تمام‌عیار است.»

همچنین، قیمت سوخت و فروپاشی بازار صادرات صید، بسیاری از قایق‌ها را از رفتن به دریا با داشته و جوامع ساحلی را از ماهی ارزان‌تری که برای غذا و شغل به آن متکی بودند، محروم کرده است. سامی گول، دبیرکل انجمن تعاونی ماهیگیران گوادر، اضافه می‌کند: «زنان شاغل در فرآوری ماهی با کاهش دستمزد مواجه هستند و فروشنده‌گان کوچک نمی‌توانند ماهی ارزان برای فروش پیدا کنند، فقرا نیز توانایی خرید مرغ یا گوشت را ندارند. اگر این وضعیت ادامه یابد، می‌تواند بحران جدی امنیت غذایی و تغذیه را ایجاد کند.»

کاکار، یکی از مقامات استانی، در اینباره گفت: «ما پیشنهادی برای ایجاد یک صندوق وقفی به مبلغ ۳۸۰ میلیون روپیه پاکستان (۱٫۳۴ میلیون دلار آمریکا) برای حمایت از یارانه‌های سسوخ‌ت اضطراری، طرح‌های رفاهی و جبران خسارت برای ماهیگیران آسیب‌دیده ارائه کرده‌ایم.»

در مجموع، با وجود سردخانه‌ها و تأسیسات کنسروسازی و سایر زیرساخت‌های مدرن، این استان می‌تواند صنعت ماهیگیری خود را به یک بخش صادراتی سودآور تبدیل کند. این امر وابستگی به مبادله کالا به کالا را کاهش داده و اقتصاد را رونق می‌بخشد. در واقع، صنعت ماهیگیری بلوچستان که زمانی ستون فقرات اقتصاد ساحلی آن بود، اکنون در لبه پررنگه قرار دارد. بدون اقدام سریع و هماهنگ، فروپاشی آن می‌تواند فراتر از سواحل تأثیرگذار باشد. امانا



گوادر و مناطق اطراف آن می‌فروختند و تنها دو پمپ بنزین وجود داشت که بنزین پاکستانی می‌فروختند.

البته، با وجود این تحولات و به باور حمود الرحمان، معاون کمیسر گوادر، هیچ مشکل عمده‌ای وجود ندارد و وضعیت عادی شده است.

محمد معظم خان، مشاور فنی مسائل دریایی در صندوق جهانی طبیعت (WWF) در پاکستان، هشدار می‌دهد: «این بحران نه تنها اقتصادی، بلکه زیست‌محیطی نیز هست.» او نگران است که توقف ناگهانی ماهیگیری به دلیل افزایش قیمت سوخت، به ویژه صید ماهی‌های شکارچی برتر مانند ماهی تون، می‌تواند تعادل اکوسیستم دریایی را مختل کند. به باور او تنش ژئوپلیتیکی فعلی به شدت بر شیلات ساحلی و دریایی پاکستان، به ویژه ماهی تون، تأثیر می‌گذارد. هر ساله، ماهیگیران پاکستانی تقریباً ۵۰ تا ۶۰ تن ماهی تون و گونه‌های مشابه ماهی تون صید می‌کنند که بیشتر آن‌ها مستقیماً به ایران فروخته می‌شود. اگرچه این صادرات نیز مانند واردات سوخت غیرقانونی است. ماهی تون بلوچستان عموماً برای اکثر بازارهای بین‌المللی