

دستاوردهای محققان جهاد دانشگاهی تهران در زمینه دانش فنی تولید «بچه ماهی مقاوم»



دستیابی به دانش فنی تولید «بچه ماهی مقاوم قزل آلا» رنگین کمان» با واکنش‌سیون و کاهش مصرف آنتی بیوتیک و دیگر ملاحظات دستاورد محققان جهاد دانشگاهی تهران بوده است که ضمن کمک به توسعه کمی صنعت آبزی پروری کشور از خروج بی‌رویه ارز جلوگیری می‌کند. به گزارش اقتصادسرامد، دکتر احمد عرفان‌منش، مجری طرح در آستانه چهل و پنجمین سالگرد تشکیل جهاد دانشگاهی با بیان این‌که توسعه کمی صنعت آبزی پروری تا زمانی‌که مشکل بیماری در این صنعت وارد نشده بود سرعت زیادی داشت، اظهار کرد که اما اخیراً به علت شیوع بیماری‌ها، پرورش ماهی دچار مشکلات فراوانی شده که دامنه این مشکلات علاوه‌بر مز‌رع‌دار، به حوزه محیط زیست و بهداشت عمومی هم وارد شده است. وی در ادامه توضیح داد: بر این اساس سازمان جهاد دانشگاهی تهران بر آن شد تا با استفاده از دو دهه تجربه در حوزه واکنسن آبزیان و ارتباط نزدیکی که با صنعت قزل آلائی کشور دارد در زمینه تولید بچه ماهی مقاوم با استفاده از واکسن و برنامه‌های بهداشتی اقدام کند.

مجری طرح «بچه ماهی مقاوم»، با بیان این‌که پس از مطالعات کتابخانه‌ای، از سال ۱۴۰۲ گروه فرآورده‌های بیولوژیک دامی جهاد دانشگاهی طرح تولید بچه ماهی مقاوم را آغاز کرد، گفت: در این طرح که در همکاری نزدیک با مزارع پرورش ماهی اجرا شد، بازماندگی ماهی به‌طور چشمگیری افزایش یافته و همچنین ضریب تبدیل خوراک در طول دوره پرورش بهبود یافت.

دکتر عرفان‌منش، مهم‌ترین فاکتور را در این برنامه کاهش مصرف آنتی بیوتیک برشمرد که در وزن بالای ۱۰۰ گرم متوقف شد. وی افزود: افرادی که با پرورش ماهی آشنا هستند تأیید می‌کنند که مصرف دارو نسبت مستقیم با وزن ماهی دارد، به‌عنوان مثال مصرف دارو در وزن ۵۰۰ گرم پنج برابر مصرف در وزن ۱۰۰ گرم است. با تمرکز در مقاوم‌سازی بچه ماهی در وزن پایین، به مصرف داروها در وزن بالا نیاز کمتری پیدا می‌شود و این یک نوع سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود.

مجری طرح «بچه ماهی مقاوم» در جهاد دانشگاهی تهران، با بیسان این‌که با اجرای این طرح ضریب تبدیل خوراک ۳۰ درصد بهبود می‌یابد، در ادامه خاطر نشان کرد که این موفقیت علاوه‌بر تأمین نیازهای داخل، می‌تواند زمینه جلوگیری از واردات تخم چشم‌زدۀ قزل آلا از کشور و خروج ارز را هم فراهم کند.

وی تصریح کرد: با اجرای این طرح اقدام موثری در تأمین امنیت غذایی صورت گرفته و به‌لحاظ اقتصادی بهره‌وری پرورش ماهی را به میزان قابل توجهی افزایش خواهد داد./ ایسنا



که بدون مشارکت دانشگاه‌ها، پژوهشگاه‌ها و بخش خصوصی امکان‌پذیر نیست.

#### نقشه راه کاهش کربن؛ کلید حفظ تجارت دریایی ایران

محمد رضا خسروی نیکو، رئیس دانشگاه صنعت نفت نیز با تأکید بر لزوم آمادگی کشور در برابر مقررات بین‌المللی کربن، نسبت به اثرگذاری تحریم‌های پنهان ناشی از عدم تطابق با الزامات زیست‌محیطی هشدار داد و خواستار تدوین نقشه راهی جامع برای کاهش انتشار کربن در حمل و نقل دریایی شد. وی با بیان اینکه دانشکده مهندسی محمودآباد از سال‌های گذشته در تربیت نیروی متخصص در حوزه دریانوردی فعال بوده و اکنون با توجه به سیاست کلان توسعه اقتصاد دریامحور، این موضوع با جدیت بیشتری در دستور کار دانشگاه قرار گرفته است، اضافه کرد: آگاهی از پیامدهای تصمیم‌گیری‌های بین‌المللی در حوزه کربن نقش کلیدی در سیاست‌گذاری داخلی دارد.

رئیس دانشگاه صنعت نفت با قدردانی از تلاش‌های انجمن مهندسی شیمی، بیان‌داشت: در این نشست تلاش داریم با هم‌افزایی اندیشه‌ها و تجارب، راهکارهایی کاربردی برای کاهش انتشار کربن ارائه کنیم و به یک نقشه راه مشترک برسیم تا در مسیر اجرای سیاست‌های اقتصاد دریامحور و تطبیق با مقررات IMO، بتوانیم با قدرت و ابتکار پیش برویم.

#### تغییر نظام سوخت، تهدید جدی

#### برای اقتصاد نفتی است

احسان تقوی‌نژاد، مدیر کل امور اوپک، مجامع و سازمان‌های بین‌المللی و وزارت نفت نیز با اشاره به تحولات اخیر در مقررات جهانی محیط‌زیست و کاهش انتشار کربن، نسبت به آثار مستقیم و بلندمدت آن بر اقتصاد نفتی کشورها هشدار داد و گفت: تحولات جهانی در زمینه سوخت و مقررات محیط‌زیستی، به‌ویژه در حوزه حمل و نقل دریایی، در عمل به ابزاری برای اعمال فشار اقتصادی بر کشورهای نفت‌محور تبدیل شده است. این تهدید پنهان اما جدی برای آینده اقتصاد نفتی ماست.

این مقام مسئول در وزارت نفت با بیان اینکه دیرکل اوپک ماموریت یافته است موضوع مقررات محیط‌زیستی را در بستر نهادهای بین‌المللی، از جمله دادگاه‌ها و مجامع تخصصی، دنبال کند تا از منافع کشورهای عضو در برابر تحمیل تعهدات ناعادلانه حفاظت شود، افزود: پیشنهادهایی که مطرح شده، ابزارهای اقتصادی مانند جریمه‌های معادل کربن به مبلغ ۳۸۰ دلار برای هر تن را در نظر گرفته‌اند. در صورت انطباق با اهداف، این رقم تا ۱۰۰ دلار کاهش می‌یابد. این نظام دومرحله‌ای در حال نهایی شدن است و کشورهایی که در رأی‌گیری شرکت کرده‌اند، در عمل آن را پذیرفته‌اند. مدیر کل امور اوپک، مجامع و سازمان‌های بین‌المللی و وزارت نفت تأکید کرد: این مقررات قابلیت بازگشت ندارد، اما جزئیات مانند نحوه تشکیل صندوق، معافیت‌ها، هدف‌گذاری‌ها و تقسیم منابع هنوز در حال چانه‌زنی است. بنابراین ضروری است ایران موضع منسجم و پیشنهادی مستقل برای نشست فوق‌العاده آتی ارائه دهد. تقوی‌نژاد با اشاره به نشست‌های هماهنگی داخلی گفت: وزارت نفت به عنوان نماینده ایران در اوپک و مجمع کشورهای صادرکننده گاز (جی‌ئی‌سی‌اف)، وظیفه دارد با همکاری بدنه کارشناسی و اجرایی، پیشنهادی تنظیم کند که همسو با منافع ملی، صنعت کشتیرانی و تعهدات بین‌المللی باشد. وی اظهار داشت: لازم است صدای ایران در جامعه بین‌الملل به روشنی شنیده شود و این مهم، مستلزم اجماع کارشناسی و ارائه پیشنهادی منطقی، فنی و اجرایی است. در این راستا مسیر هماهنگی داخلی آغاز شده و امیدواریم در نشست آینده، موضعی شفاف، منسجم و اثرگذار ارائه شود.

«سرآمد» از نشست بررسی الزامات کاهش انتشار کربن آیمو

گزارش می‌دهد؛

# فرست‌سازی از تهدید کربن‌زایی در ترانزیت دریایی

«استراتژی کربن‌زدایی» حرکت در مسیر زیست دریایی

که در ظاهر برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای اتخاذ شده، اما در واقع به صورت مستقیم بر افزایش هزینه حمل‌ونقل دریایی کشورهای مانند ایران که ناوگان آن‌ها عمدتاً از این سوخت‌ها استفاده می‌کنند، اثرگذار است.

کشورهای توسعه‌یافته که حالا به سوخت‌های جایگزین و حتی انرژی هسته‌ای در ناوگان‌های مختلف خود روی آورده‌اند، حاضر نیستند نه تنها دانش فنی و فناوری‌های نوین را در اختیار کشورهای در حال توسعه قرار دهند، بلکه مانع استفاده آن‌ها از ظرفیت‌های بومی‌شان، نظیر انرژی هسته‌ای صلح‌آمیز نیز می‌شوند.

نمونه بارز این سیاست‌های محدودکننده، فشارهای سیاسی و بین‌المللی علیه برنامه‌های صلح‌آمیز هسته‌ای جمهوری اسلامی ایران است. در حالی که انرژی هسته‌ای به عنوان یکی از سوخت‌های پایدار و کم‌کربن، گزینه‌ای مهم برای جایگزینی سوخت‌های آلاینده در ناوگان دریایی محسوب می‌شود، اما کشورهای غربی با اعمال تحریم و فشار، مانع توسعه این فناوری در کشورهایی نظیر ایران شده‌اند. هدف‌گذاری کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از سوخت کشتی‌ها که قرار بود تا سال ۲۰۵۰ اجرایی شود، به سال ۲۰۳۰ منتقل شده است. این تعجیل زمانی، فرصتی برای کشورهایی که از مسیر توسعه فناوری عقب مانده‌اند، باقی نمی‌گذارد.

#### مالیات سبز برای کشتی‌های باری جهان

برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که کشتی‌های باری از



سال ۲۰۲۷ مشمول پرداخت نوعی از مالیات سبز می‌شوند؛ مالیاتی که قرار است صرف کاهش تبعات تغییرات اقلیمی شود. سازمان بین‌المللی دریانوردی با معرفی نخستین «مالیات کربن» برای کشتی‌های باری، موافقت اولیه اکثر کشورهای عضو را جلب کرده و قرار است پاییز امسال، رای‌گیری نهایی برای آن انجام شود. در صورت تصویب نهایی این مالیات، کشورهایی همچون ایران که فرسودگی ناوگان آن‌ها به مرحله بحرانی رسیده است، ناگزیر از سرمایه‌گذاری فوری در این صنعت خواهند بود.

بسیاری از کشورهای جزیره‌ای و گروه‌های زیست‌محیطی انتظار داشتند سازمان بین‌المللی دریانوردی، مالیاتی ساده بر کل انتشارها وضع کند و درآمد آن را برای پروژه‌های مقابله با تغییرات اقلیمی اختصاص دهد، اما آنچه تصویب شد، مکانیسمی پیچیده است که بر پایه شدت انتشار گازهای گلخانه‌ای (مقدار انتشار به ازای انرژی مصرفی) شرکت‌ها را ملزم به پرداخت می‌کند. در واقع ماجرا دقیقاً آنطور که فعالان جهانی محیط‌زیست انتظار داشتند پیش نرفت، در عوض سیاست مورد توافق یک سازوکار پیچیده ایجاد کرده که شرکت‌های کشتیرانی را براساس شدت انتشار آلاینده‌های اقلیمی کشتی‌های‌شان - یعنی میزان آلاینده‌هایی که به‌ازای هر واحد انرژی مصرفی تولید می‌کنند- ملزم به پرداخت هزینه می‌کند.

#### بدون شرح



عکس: اصغر بشارتی

#### بدون شرح...



#### فریداعلی‌زی - اقتصاد سرآمد