



شنبه -۱۴۰۴شهریور -سال یازدهم- شماره ۲۲۸۱

## اقتصاد دریا

**شبيلات**

با حضور استاندار هرمزگان صورت گرفت؛
**بازدید رئیس سازمان شبيلات ايران از مرکز تکثير ميگوي مرواريد شكيل قشم**



معاون وزير و رئيس سازمان شبيلات ايران در حاشيه بازديد از مرکز تکثير ميگوي مرواريد شكيل قشم با اشاره به اهميت توسعه پرورش ميگو و نقش مراکز تکثير در افزايش توليد و اشتغالزايي در استان هرمزگان،اعلام کرد: «اين مرکز که با سرمايه‌گذاري کامل بخش خصوصي راه‌اندازي شده است، داراي ظرفيت اوليه توليد اسمي ۵۰ ميليون قطعه و ظرفيت عملياتي توليد ۲۰۰ ميليون قطعه مي‌باشد و توانسته سهم مهمي در تأمين بچه‌ميگو و ارتقاي توليد پايدار ميگو در استان داشته باشد. به گزارش اقتصادسرآمد، حمزه رستم‌پور افزود: «اخذ موافقت اصولي در سال ۱۳۹۷، پروانه تاسيس در سال ۱۳۹۸ و پروانه بهره‌برداري در سال ۱۴۰۰ نشان‌دهنده عزم و برنامه‌ريزي دقيق سرمايه‌گذاران بخش خصوصي در توسعه صنعت شبيلات استان است.»

رستم‌پور در پايان تاکيد کرد: «مرکز تکثير ميگوي مرواريد شكيل قشم علاوه بر افزايش ظرفيت توليد، نقش مؤثري در اشتغالزايي و توسعه اقتصادي مناطق ساحلي استان هرمزگان ايفا مي‌کند و نمونه‌اي موفق از مشارکت بخش خصوصي در بخش شبيلات محسوب مي‌شود.»

استاندار هرمزگان، محمد آشوري، در سخنان خود ضمن تاکيد بر نقش مهم سرمايه‌گذاري‌هاي بخش خصوصي در توسعه اقتصادي استان، گفت: «مرکز تکثير ميگوي مرواريد شكيل قشم نمونه‌اي بارز از هم‌افزايي بخش خصوصي و دستگاه‌هاي اجرايي است که توانسته ضمن افزايش توليد، فرصت‌هاي شغلي متعددي براي جوانان استان فراهم کند.»

وي در ادامه افزود: «توسعه مراکز تکثير و پرورش ميگو علاوه بر ارتقاي توليد و بهره‌وري، به تقويت اقتصاد محلي و ايجاد زنجيره ارزش پايدار در صنعت شبيلات کمک مي‌کند و اميدواريم با حمايت‌هاي لازم، ظرفيت‌هاي بيشتري در اين حوزه ايجاد شود.»

احمد مرادي، نماينده مردم هرمزگان در مجلس شوراي اسلامي، با اشاره به اهميت پروژه‌هاي شبيلتي براي اقتصاد استان، گفت: «راه‌اندازي مراکز تکثير ميگو مانند شكيل قشم علاوه بر تأمين نيازهاي داخلي، مي‌تواند صادرات محصولات شبيلتي استان را افزايش دهد و جايگاه هرمزگان را در بازارهاي منطقه‌اي و بين‌المللي تقويت کند.»

#### افتتاح ۱۷ پروژه شبيلاتي در استان بوشهر هم‌زمان با هفته دولت

هم‌زمان با فرارسيدن ايام هفته دولت، مديرکل شبيلات استان بوشهر از بهره‌برداري ۱۷ پروژه شبيلاتي در شهرستان‌هاي مختلف اين استان خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، عقيل امني در تشریح اين مطلب اظهار داشت: پروژه‌هاي مذکور شامل افتتاح پرورش ماهي در قفس، مزارع پرورش ميگو، پرورش جلبک، ساخت زيبستگاه مصنوعي از محل مسئوليت اجرايي شرکت پتروشيمي پلیمر آرياساسول و پروژه هاي ساخت و بهسازي اسکله‌هاي صيادي است.

به گفته او، اجراي اين طرح‌ها علاوه بر افزايش ظرفيت توليد، نقش مهمي در بهبود زنجيره ارزش آبزيان استان ايفا خواهد کرد.

عقيل امني در ارتباط با افتتاح طرح پرورش ماهي در قفس گفت: دو طرح پرورش ماهي در قفس در شهرستان دير با محوريت توليد ۵۰۰ تن ماهي دريايي با سرمايه‌گذاري بخش خصوصي در هفته دولت افتتاح خواهد شد.

وي همچنين در ارتباط با پروژه هاي پرورش ميگو نيز توضيح داد: ۹ طرح پرورش ميگو با سطحي نزديک به ۳۰۰هکتار در سايت رود شور شهرستان گناوه با سرمايه‌گذاري بخش خصوصي افتتاح خواهد شد.

وي افتتاح پرورش جلبک در شهرستان تنگستان را از ديگر پروژه‌ها عنوان کرد و گفت: بسا افتتاح اين طرح ظرفيتي به اندازه ۱۲ تن جلبک اسپيرولينا به ظرفيت توليد استان اضافه خواهد شد.

مديرکل شبيلات بوشهر با اشاره به جايگاه ويژه اين استان در حوزه صيد و صيادي تاکيد کرد: اجراي اين پروژه‌ها زمينه‌ساز ايجاد اشتغال پايدار براي جامعه صيادي و آبي پروران، توسعه صادرات محصولات شبيلاتي و ارتقاي امنيت غذايي کشور خواهد بود. در همين راستا، پيگيري تخصيص اعتبارات لازم براي تکميل و پشيباني اين طرح‌ها در اولويت برنامه‌هاي شبيلات استان قرار دارد.به گفته وي، افتتاح اين پروژه‌ها نشان‌دهنده عزم جدي دولت در تقويت اقتصاد درياپايه و حمايت از ظرفيت‌هاي بي‌بدل بوشهر در حوزه شبيلات و آبي‌پروري است.



**گروه تجارت دریا – امید عباسی** –
چین اقتصاد و تجارت را در مرکز منافع ملي خود مي‌بيند و هر تهديدی عليه مسيرهاي تجاري را با فوريت

راهبردی بررسی می‌کند. با توجه به اینکه بیش از ۶۰ درصد تجارت چین و اتحاديه اروپا از کانال سوئز عبور می‌کند، امنیت دریای سرخ برای پکن حیاتي است. در حالي‌که بسياري از کشورها مسیر کشتي‌هاي خود را از طريق دماغه اميد نيک تغيير داده‌اند که باعث تأخير دو هفته‌اي، حدود یک‌ميليون دلار هزينه سوخت اضافي در هر سفر و افزايش ۳۰ درصدی هزينه‌هاي کلي شده، چین راهبرد متفاوتي را برای عبور امن کشتي هایش در پيش گرفته است. به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، گروهی از ناظران و کارشناسان بر اين باورند که چین در ارتباط با انصارالله يمن سياستي محدود و عمل گرايانه دارد و اگرچه گزارش‌هايي از حمايت اطلاعاتي با تسليحاتي مطرح شده، اما شواهد قطعی در اين زمينه وجود ندارد. پکن بيشتر نگران امنيت کشتيراني خود در دریای سرخ است و روابطش با عربستان و امارات را مهم‌تر از حوثي‌ها می‌داند. در عين حال، در چارچوب رقابت جهاني با آمريکا، ممکن است چین به تدريج نقش اقتصادي بيشتري در مناطق تحت کنترل حوثي‌ها ايفا کند.

انديشکده آمريکايي استيمسون نيز در مقاله‌اي که به‌موضوع راهبردهای چین در دریای سرخ و در قبال نيروهاي يمن پرداخته، نوشته است که چین در قبال حوثي‌ها در يمن رويکردي عمل گرايانه اتخاذ کرده است، به‌گونه‌اي که با کم‌ترين دخالت مستقيم، منافع اقتصادي و امنيتي خود را متوازن نگه می‌دارد و سطحي کنترل‌شده از بي‌ثباتي را حفظ می‌کند تا منافع کشتيراني‌اش در دریای سرخ را به زبان آمريکا و متجذانش، حفظ کند. چین تاکنون به‌طور رسمي انصارالله، گروهی از شبه‌نظامياني که از سال ۲۰۱۴ بخش‌هاي زيادی از يمن را تحت کنترل خود درآورده‌اند، را به رسميت نشناخته است. بااين حال، پکن با ارسال



فناوری‌های دومنظوره مانند تصاویر ماهواره‌ای و قطعات پهپاد به حوثي‌ها، تلاش‌های امنيتي دريايي آمريکا را پيچيده‌تر کرده است.

#### ۳راهبرد چین برای دریای سرخ

برخی صاحب‌نظران بر اين باورند که حفظ منافع تجاري در دریای سرخ، مقابله با نفوذ آمريکا و هماهنگي با قدرت‌هاي منطقه‌اي مانند عربستان سعودی سه‌محور اصلي راهبردهای چین در منطقه دریای سرخ را شامل می‌شوند. یک انديشکده آمريکايي پيش از اين با انتشار مطلبي ادعا کرده بود که گزارش‌هايي از جمله اسناد دفتر کنترل دارايي‌هاي خارجي وزارت خزانه‌داري آمريکا نشان می‌دهد که چین از طريق کشور ثالث که از انصارالله حمايت می‌کند يا مستقيماً با مقام‌هاي ارشد حوثي مانند محمدعلي الجوثي هماهنگ کرده تا کشتي‌هاي چيني هدف قرار نگیرند. اين تفاهم غيررسمي برای پکن سودآور بوده است. با وجود کاهش ۸۵ درصدی در حمل‌ونقل عمومي دریای سرخ و افت ۶۶ درصدی ترافیک کانال سوئز، حجم حمل‌ونقل دريايي چین، براساس داده‌هاي فهرست لويژان ژانويه ۲۰۲۴ به‌طور قابل توجهي افزايش يافته است.

پايان آتش‌بس کوتاه‌مدت در غزه در مارس ۲۰۲۵، مانع از بازگشت کشتي‌ها به دریای سرخ نشد. حجم کل حمل‌ونقل، براساس تناژ ناخالص، در سه‌ماهه اول سال تقريباً دوبرابر شد؛ چراکه نفت روسيه و ايران با تخفيف‌هاي چشمگير برای تأمين بازار چین با يکديگر رقابتي می‌کردند. چين بسا بهره‌گيري از روابط خود با حوثي‌ها، بحران دریای سرخ را به یک فرصت تبديل کرده و برتری اقتصادي رقابتي نسبت به رقبای جهاني به دست آورده است. همانطور که روزنامه اساوت چاينا مورنينگ پست» در اواخر ۲۰۲۳ اشاره کرده بود، امتناع چین از پيوستن به گشت‌هاي دريايي تحت رهبري آمريکانشي از همين مزيت راهبردی است، حال چرا بايد در تأمين امنيت

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

# «يمنی‌ها» میدان دار رقابت کشتی‌های تجاری چین و آمریکا

## راهبرد سه گانه چین برای حضور در دریای سرخ چیست؟

در خاورميانه، تمرکز آن از جبهه‌هاي حساس تري مانند سود می‌برد؟ در نهايت، پکن از اختلافات درياي سرخ برای پيشي گرفتن از رقبای و گسترش نفوذ خود در تجارت جهاني بدون دخالت نظامي مستقيم استفاده کرده است.

#### چالش آمريکا در میدان رقابت دریای سرخ

چين، خاورميانه-به‌ويژه يمن، غزه و دریای سرخ-را عرصه‌اي مهم برای آزمودن و به چالش کشيدن نظم جهاني تحت رهبري آمريکا می‌داند. پکن، يمن را نه تنها محلی برای ابراز همبستگي با فلسطيني‌ها، بلکه منطقه‌اي راهبردی برای پيشبرد رقابت ژئوپليتيکي با ايالات متحده تلقی می‌کند. سياست چین در قبال آمريکا بر سه‌اصل «نه» استوار است؛ نه به همکارۍ، نه به حمايت، نه به رويارويی مستقيم. اين رويکرد به چين اجازه می‌دهد تا در حالي‌که هم‌زمان نظم مبتني بر قواعد غربي را تضعيف می‌نمايد، بي‌طرفي ظاهري خود را هم حفظ کند.

از نگاه چين، نظم جهاني ديگر منصفانه نيست. پکن معتقد است که گذار به ساختاری چندقطبی در سطح بين‌المللي هم ضروري است و هم اجتناب‌ناپذير. در اين چارچوب، چين، حوثي‌ها و شهر صنعا (پایتخت يمن) را عناصر راهبردی مهمی در بازار آرايي صف‌بندي‌هاي منطقه‌اي می‌داند. بي‌ثباتي ناشي از اقدامات حوثي‌ها لزوماً از ديد چين منفي تلقی نمی‌شود، به‌ويژه اگر اعتبار و کنترل ادعايي آمريکا را تضعيف کند.

در حالي‌که چين از نفض آشکار تحريم‌هاي آمريکا پرهيز می‌کند، شموله‌اي از حمايت مادي آن از حوثي‌ها وجود دارد: در آوريل ۲۰۲۵، آمريکا شرکت فناوری ماهواره‌اي چانگ گوانگ را به دليل ارائه تصاویر ماهواره‌اي به حوثي‌ها تحريم کرد؛ اقدامي که منافع آمريکا در دریای سرخ را تهديد می‌کرد. در ماه اوت، مقامات يمني در یک کشتي تجاري چيني که در بندر عدن پهلو گرفته بود، کيت‌هاي پهپاد را کشف کردند.

برخی مقالات نشان می‌دهد که چين از درگيري‌هاي نظامي ادامه‌دار آمريکا در خاورميانه سود می‌برد؛ چراکه ايسن در گيري‌هاي مانع از تمرکز کامل واشنگتن بر آسيا می‌شود. چين معتقد است که در صورت درگيري، مریکا

در راستای رأی‌گیری سازمان بين‌المللی در يانوردی در اکتبر ۲۰۲۵:

# حذف ال‌ان‌جی از کشتيرانی جهاني و فرصت‌های راهبردی ايران

کربن‌زدایي در کشتيراني برگشت‌ناپذير بوده و احتمال تصويب چارچوب خالص صفر کربن در مهر ۱۴۰۴ بسيار بالا آريزايي می‌شود.

ايران با وجود عضويت در اوپک، سرمايه‌گذاري محدودی در توليد گاز طبيعي مایع شده (الان‌جي) انجام داده و عمده ذخاير گاز خود را يا در مصرف داخلي به‌کار گرفته يا از طريق خطوط لوله به کشورهای همسايه صادر کرده است. در مقابل، بسياري از کشورهای نفت‌محور با سرمايه‌گذاري‌هاي کلان و قفل شده در ال‌ان‌جي مواجه‌اند که روزآمد کردن آن مطابق الزامات جديد، نيازمند سرمايه‌گذاري‌هاي سنگين است. اين تفاوت، یک مزيت راهبردی برای ايران ايجاد می‌کند: برخلاف آمريکا و قطر، ايران فاقد دارايي‌هاي مسدودشده در ال‌ان‌جي فسيلى است و می‌تواند با تکيه بر زیرساخت‌هاي موجود، به‌طور مستقيم به سمت توليد سوخت‌هاي نسل بعد مانند آمونياک و متانول آبي/سبز حرکت کند.

در سطح کلان، اجماع جهاني برای دستيابي به خالص صفر کربن از طريق کنوانسيون تغييرات اقليمي سازمان ملل (UNFCCC) وجود دارد، اما تعهدات آن به‌طور عمده «صوابيه خالص» است، در مقابل، مقررات الزام‌آور تنها از مسير پيمان‌هاي تخصصي بين‌المللي مانند دريائوردی قابل تحقق است. به همين دليل، اتحاديه اروپا و چين از IMO به‌عنوان اهرم اصلي اجراي قواعد اقليمي استفاده می‌کنند. استقرار رسمي بازار تجارت کربن در اروپا و الحاق کشتيراني به اين سازوکار نيز نمونه‌اي از عزم کشورها برای الزام‌آور کردن Net Zero در حوزه حمل‌ونقل دريايي است.

با توجه به ماهيت برگشت‌ناپذير مقررات IMO و احتمال بالاۍ حذف ال‌ان‌جي فسيلى از فهرست سوخت‌هاي مجاز، ايران می‌تواند با تدوين و اجراي یک برنامه مستقل کربن‌زدایي در حمل‌ونقل دريايي، اين تغيير را به یک اهرم فشار ژئوپليتيک تبديل و جايگاه خود را در بازار آينده سوخت‌هاي دريايي تقويت کند. اين هدف از مسيرهائي چون ائتلاف‌سازي مقطعي با کشورهای همسو (چين و اتحاديه اروپا)، جايگزيني ال‌ان‌جي با صادرات آمونياک و متانول آبي/سبز و اتخاذ موضع حمايتي مشروط در IMO به‌عنوان برگ معامله در مذاکرات چندبخشي قابل تحقق است. اتخاذ موضع حمايتي مشروط نسبت به چارچوب خالص صفر، همسوی با کشورهای عضو اوپک که مسیر گذار به سوخت‌هاي کم‌کربن را دنبال می‌کنند، می‌تواند جايگاه ايران را به‌عنوان تأمين‌کننده کليدي سوخت‌هاي «صفر يا نزديک به صفر» (Near Zero) تثبيت کند. اين رويکرد افزون بر همسويي با سياست‌هاي اقليمي، ظرفيت چانه‌زني ايران را در مذاکرات بين‌المللي انرژی و دريائوردی افزايش داده و امکان بهره‌برداري راهبردی از تحولات بازار جهاني سوخت را فراهم می‌سازد. آري‌گري اکتبر ۲۰۲۵ در IMO می‌تواند آغاز حذف تدريجي ال‌ان‌جي فسيلى از کشتيراني بين‌المللي باشد؛ تحولي که برای کشورهای با سرمايه‌گذاري‌هاي کلان در اين حوزه، مانند ايالات متحده، عربستان و قطر، چالش‌هاي اقتصادي و سياسي جدي ايجاد می‌کند.

در مقابل، ايران به‌دليل عدم وابستگي به ال‌ان‌جي و برخورداری از ظرفيت ورود سريع به بازار سوخت‌هاي بدون کربن، با فرصتي راهبردی برای بازتعريف جايگاه خود روبه‌رو است. تدوين یک برنامه مستقل کربن‌زدایي در افاق توسعه دريامحور و تکيه بر معيار «از مبدأ تا مصرف» (WTW) که عملاً ال‌ان‌جي آمريکا را کنار می‌زند، می‌تواند مقررات IMO را به اهرم فشار ژئوپليتيک عليه واشنگتن بدل کند.تحقق اين فرصت از مسيرهائي چون ائتلاف‌سازي مقطعي با کشورهای همسوی (چين و اتحاديه اروپا)، جايگزيني ال‌ان‌جي با صادرات آمونياک و متانول آبي/سبز و اتخاذ موضع حمايتي مشروط در IMO به‌عنوان برگ معامله در مذاکرات چندبخشي ممکن است. در نتيجه، ايران می‌تواند از اين گذار جهاني به‌عنوان اهرم تقويت جايگاه ژئوپليتيک و اقتصادي خود استفاده کند و در بازار آينده سوخت‌هاي دريايي، نقش کليدي ايفا کند.



اکسون‌موبيل با سرمايه‌گذاري‌هاي چند ده ميليارد دلاری در پايانه‌هاي ال‌ان‌جي، ستون فقرات اين زنجيره را شکل داده‌اند و در دوره دولت ترامپ از حمايت ويژه برخوردار بوده‌اند.

با اين حال چارچوب توافق صفر خالص که ال‌ان‌جي را از فهرست سوخت‌هاي مجاز حذف می‌کند، تهديد مستقيم برای منافع ايالات متحده به‌شمار می‌رود. دولت ترامپ اين مقررات را «ماليات جهاني بر کربن» خوانده و به بيانهي مشترک چهار وزارتخانه کليدي، آن را «غير قابل قبول» توصيف کرده و نسبت به اقدام‌هاي تلافي‌جويانه عليه حاميان طرح هشدار داده است. حتي در صورت پذيرش سناريوی دومرحله‌اي ماليات کربن، واشنگتن صرفاً قادر به تعويق روند حذف ال‌ان‌جي خواهد بود، در غير اين صورت پيش‌بيني می‌شود صادرات انرژی آمريکا در بخش حمل‌ونقل دريايي تا ۶۰ درصد کاهش يابد.

روند تصويب مقررات در سازمان بين‌المللي دريائوردی (IMO) به اين صورت است که در صورت عدم حصول اجماع، قانون «۵۰ درصد به‌علاوه یک» ملاک خواهد بود. در حالي‌که برای چارچوب‌هاي کلان و الزام‌آور نظير چارچوب خالص صفر رأی دوسوم نياز است. بر اساس نتيجه رأی‌گيري فروردين ۱۴۰۴ (آوريل ۲۰۲۵) که با حمايت ۶۳ کشور، مخالفت ۱۶ کشور و ۲۴ رأی متعنه همراه بود، حدود ۴۰ درصد از IMO عضو ۱۷۶ در رأی‌گيري اوليه شرکت نکردند. در IMO معمولاً حدود ۶۰ درصد کشورها مشارکت فعال دارند و ۴۰ درصد غايب يا منفعل می‌مانند. آمريکا تلاش خواهد کرد ايسن بخش ۴۰ درصدی را با فشار يا تظلميع به مشارکت منفي بکشانند تا دستيابي به آستانه دوسوم برای تصويب چارچوب Net Zero دشوار يا دست‌کم به تأخير بيفتند.

در مقابل، توافق بانک‌هاي معتبر جهان برای پشيباني مالی از اجراي الزامات IMO تحت عنوان «اصول پوزيدون» و تعهد صاحبان کالا در قالب «منشور حمل‌ونقل پاک» نشان می‌دهد که زيبست‌يوم مالي و تجاري جهاني به‌طور جدي پشت Net Zero/ايستاده است. اين روند سبب شده شرکت‌هاي بزرگي مانند مرسک اهدافي فراتر از IMO تعين و دستيابي به انتشار خالص صفر تا سال ۲۰۴۰ را هدف گذاري کنند. مرسک هم‌اکنون در حال ساخت کشتي‌هايي با قابليت حمل متانول پاک و ايجاد زیرساخت‌هاي جهاني برای تأمين و توزيع متانول بر پايه هيدروژن سبز است. تجربه تاريخي نشان می‌دهد کشورهای مردم‌دلا به اکثريت می‌پيوندند و وزن مالي و حقوقي اتحاديه اروپا، چين، برزيل و بانک‌هاي بين‌المللي دست‌بالا را در داشتن کشورها به همراهی با Net Zero دارند. به همين دليل مسير جهاني