



هم‌زمان با هفته پادفاند غیر عامل، رئیس سازمان شیلات ایران با تأکید بر رویکرد پیشگیرانه، حفاظت از منابع آبزیان را راهبردی کلیدی در تأمین امنیت غذایی کشور دانست.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، حمزه رستم‌پور در سفر به استان هرم‌زگان و در نشست یگان حفاظت منابع آبزیان با تأکید بر نقش بی‌بدیل یگان حفاظت در پاسداری از ذخایر ارزشمند آبزی کشور گفت: صیانت از منابع آبزیان یک مأموریت ملی و فرایختی است که تحقق آن جز با تعامل و هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی، امنیتی و جوامع صیادی ممکن نخواهد بود.

حمزه رستم‌پور افزود: یگان حفاظت باید با رویکردی پیشگیرانه، علمی و مشارکتی، زمینه کاهش تخلفات و افزایش بهره‌وری پایدار در صید و صیادی را فراهم کند.

وی ادامه داد: با توجه به فشارهای زیست‌محیطی و تغییرات اقلیمی، مدیریت هوشمند صید و استفاده از فناوری‌های نوین نظارت بر فعالیت‌های دریایی از اهمیت بالایی برخوردار است. رستم‌پور ادامه داد: رویکرد سازمان در سال جاری تمرکز بر آموزش صیادان، تقویت گشت‌های مشترک و ارتقای تجهیزات یگان‌های حفاظتی است تا از هر گونه برداشت غیر مجاز و تخریب ذخایر جلوگیری شود. وی با بیان اینکه توسعه پایدار در گرو حفاظت از ذخایر است، گفت: صیادان قانونی باید در امنیت و آرامش فعالیت کنند و بر خورد قاطع و بی‌تعارف با صید غیر مجاز، مطالبه جدی جامعه صیادی کشور است. سازمان شیلات ایران در این مسیر با تمام توان از یگان حفاظت پشتیبانی می‌کند.

در این نشست، معاون صید و بنسادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، نیز به اهمیت بهره‌برداری مسئولانه و مدیریت یکپارچه منابع دریایی تأکید کرد.

عطالله رئیسی افزود: یگان حفاظت منابع آبزیان، چشم‌بیدار سازمان شیلات ایران در دریا و سواحل است و انتظار داریم فرماندهان و نیروهای یگان با روحیه‌ای جهادی و در چارچوب قانون، با هر گونه صید غیرمجاز و تخلف برخورد کنند و در عین حال از حقوق صیادان قانونی به بهترین نحو حمایت کنند.

فرمانده یگان حفاظت منابع آبزیان شیلات ایران نیز گفت: حفظ امنیت دریایی و صیادی تنها با حضور مستمر و هوشمندانه نیروهای یگان محقق می‌شود و تجهیز یگان‌ها به سامانه‌های ردیابی و پایش آنلاین شناورها، افزایش توان گشت‌های شبانه و ارتقای آموزش‌های تخصصی نیروهای عملیاتی از برنامه‌های محوری ما در سال جاری است.

سرهنگ علیرضا شهبان‌پور افزود: با حمایت سازمان شیلات ایران و همکاری یگان‌های استانی، تلاش داریم الگوی نوینی از نظارت بر منابع و فعالیت‌های صیادی ارائه دهیم تا نسل‌های آینده نیز از این سرمایه‌های ارزشمند بهره‌مند شوند.

در ادامه، مدیرکل شیلات هرم‌زگان گفت: هرم‌زگان به‌عنوان قطب نخست شیلات کشور، با دارا بودن بیشترین سهم از تولیدات شیلاتی در حوزه صید، آبزی‌پروری و صادرات، نیازمند برنامه‌های جدی‌تری در زمینه حفاظت از منابع آبزیان است.

مسعود بارانی افزود: حضور مؤثر یگان حفاظت در سواحل و جزایر استان، موجب کاهش محسوس تخلفات و ارتقای نظم در فعالیت‌های صیادی شده است.

وی افزود: در سال‌های اخیر با تقویت تعامل میان یگان حفاظت، جوامع صیادی و تعاونی‌ها، شاهد رشد چشمگیر همکاری‌های میدانی بوده‌ایم. شیلات هرم‌زگان با اتکا به ظرفیت‌های انسانی و تجهیزاتی خود، آماده همکاری کامل با یگان حفاظت در مسیر تحقق شیلات پایدار است.

گفتنی است این نشست با حضور معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران، معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات ایران، مدیرکل شیلات هرم‌زگان، مدیرکل حراست سازمان شیلات ایران، مدیرکل حوزه ریاست، روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان شیلات ایران، فرمانده یگان حفاظت منابع آبزیان شیلات ایران، جانشین دریابانی وجانشین نظامی فرماندهی انتظامی کیش و مدیران استانی در استان هرم‌زگان، بر گزار شد.

**گروه بنادر** - طی هفته‌های گذشته نام عربستان سعودی با اخبار مربوط به اجرای دوبروژه بندرپروازانه زیرساختی

در حوزه حمل‌ونقل به سرخط اخبار رسانه‌های بین‌المللی آمده است. خبر اول مربوط به احداث و توسعه پروژه‌ای ۷میلیارد دلاری برای ساخت راه‌آهن پرسرعتی است که دریای سرخ را به خلیج‌فارس متصل می‌کند. این پروژه، شهر جدّه در ساحل دریای سرخ را از طریق ریاض به دمام در خلیج‌فارس متصل می‌کند. طول این مسیر تقریباً ۱۵۰۰کیلومتر است. همچنین این پروژه از ارکان اصلی «چشم انداز ۲۰۳۰» به‌شمار می‌رود و هدف آن گسترش شبکه راه‌آهن کشور از ۵۳۰۰کیلومتر به بیش از ۸۰۰۰کیلومتر است. بدین ترتیب، عربستان سعودی به یکی از مهم‌ترین مراکز لجستیکی و حمل‌ونقل در خلیج‌فارس و جهان عرب تبدیل خواهد شد. خبر دوم اما مربوط به قرارداد ۳۰ساله شرکت ترینال دریای سرخ (RSGT) برای بهره‌برداری از بندر تاجوره در جیبوتی بود که اخیراً نهایی شده و می‌تواند الگویی برای سرمایه‌گذاری‌های آینده عربستان در بنادر منطقه باشد.

به گزارش اقتصاد سراسر آمد، در ادامه روند گسترش حضور اقتصادی کشورهای خلیج‌فارس در قاره آفریقا، شرکت «ترمینال دروازه دریای سرخ» عربستان سعودی (RSGT) امضای قراردادی ۳۰ساله، امتیاز بهره‌برداری و توسعه بندر تاجوره در جیبوتی را از سازمان بنادر و مناطق آزاد این کشور (DPFZA) دریافت کرد. این توافق که بر پایه یادداشت تفاهمی امضا شده میان دو طرف در ماه مارس شکل گرفته، نقطه‌عطفی در همکاری‌های دریایی و لجستیکی میان جیبوتی و عربستان سعودی به‌شمار می‌رود.

طبق اخبار منتشر شده، ظرفیت اولیه پیش‌بینی شده برای این بندر، هملیون تن در سال است که شامل کانتینرها، بار عمومی و صادرات معدنی می‌شود. همچنین سرمایه‌گذاری‌های RSGT شامل توسعه زیرساخت‌ها، اتصالات چندوجهی (مانند راه‌آهن



استاندارد-gauge به ارزش ۱.۵۸ میلیارد دلار توسط شرکت راه‌آهن اتیوپی برای اتصال مناطق آفر و تیگرای به تاجوره) و بهبود جاده تاجوره-پالو- مکه است. این پروژه نه‌تنها کارایی بندر را افزایش می‌دهد، بلکه جیبوتی را به‌عنوان هاب لجستیکی پیشرو در شاخ آفریقا تثبیت می‌کند.

#### جیبوتی: نقطه‌اتصال استراتژیک دریای سرخ و شرق آفریقا

بندر تاجوره در سال۲۰۱۷ به‌عنوان بخشی از برنامه دولت جیبوتی برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در شمال این کشور راه‌اندازی شد. این بندر نقش مهمی در تسهیل صادرات کالاهای اتیوپی ایفا می‌کند. از جمله مواردی که می‌توان به آن اشاره کرد: پتاس استخراج‌شده از منطقه دانکیل‌است و همچنین اقلام صادراتی عمومی نظیر دام و کنجد نیز در بندر تاجوره پردازش می‌شوند. با توجه به موقعیت جغرافیایی ممتاز جیبوتی در دهانه دریای سرخ، این کشور همواره تلاش کرده است خود را به‌عنوان دروازه تجاری شرق آفریقا معرفی کند. این بندر، که در حال حاضر ظرفیت محدودی دارد، به‌عنوان دروازه‌ای کلیدی برای اتیوپی-کشوری بدون دسترسی به دریا-عمل می‌کند و بیش از ۹۵درصد واردات این کشور از طریق بندر جیبوتی عبور می‌کند.

#### هدف: تبدیل تاجوره به قطب لجستیکی منطقه

براساس مفاد قرارداد تازه، شرکت RSGT متعهد شده است بندر تاجوره را به یک ترمینال چندمنظوره پیشرو در منطقه تبدیل کند. طبق برآوردها، این بندر در چند سال آینده به ظرفیت بارگیری پنج میلیون تن در سال خواهد رسید؛ ظرفیتی که می‌تواند جایگاه تاجوره را به‌عنوان مسیر اصلی واردات و صادرات کالاهای عمومی اتیوپی و کشورهای همجوار تثبیت کند. در بنایه رسمی سازمان DPFZA آمده است: «همکاری میان RSGT و DPFZA در

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

# گسترش نفوذ بندری عربستان در شاخ آفریقا

## پیامدهای قرارداد ۳۰ساله «RSGT» بهره‌برداری از بندر تاجوره

توسعه بندر تاجوره، موقعیت استراتژیک جیبوتی را به‌عنوان یک مرکز لجستیکی و دریایی پیشرو در شاخ آفریقا و دریای سرخ بیش از پیش تقویت خواهد کرد.»

#### هم‌افزایی با پروژه‌های زیربنایی اتیوپی

انعقاد این قرارداد در زمانی صورت گرفته که دولت اتیوپی نیز برنامه‌هایی گسترده برای توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل خود در دست دارد. شرکت راه‌آهن اتیوپی به‌تازگی از طرحی ۵۸/۱میلیارد دلاری برای احداث یک خط‌آهن استاندارد خبر داده است که شمال این کشور را به بندر تاجوره، عصب و موصوع در سواحل دریای سرخ متصل خواهد کرد. این پروژه، به‌ویژه برای مناطق غسار و تیگرای که در سال‌های اخیر شاهد رونق در بخش معدن پتاس بوده‌اند، اهمیتی حیاتی دارد. طرح توسعه ریلی در سواحل دریای سرخ-جیبوتی که در سال ۲۰۱۷ تکمیل شد، تعریف شده است. گسترش این مسیر به سمت شمال و اتصال آن به بندر تاجوره می‌تواند رشد اقتصادی منطقه را شتاب بخشد و نقش جیبوتی را در زنجیره تأمین و تجارت شرق آفریقا تقویت کند.

**رقابت پنهان در سواحل دریای سرخ** تحلیلمان منطقه‌ای معتقدند امتیاز جدید RSGT تنها بخشی از رقابت فزاینده اقتصادی و ژئوپلیتیکی در سواحل دریای سرخ است. در سال‌های اخیر، کشورهای عربی حاشیه خلیج‌فارس از جمله عربستان سعودی و قطر با سرمایه‌گذاری در بنادر جیبوتی و سودان تلاش کرده‌اند نفوذ اقتصادی و لجستیکی خود را در مسیرهای حیاتی تجارت جهانی گسترش دهند. قرارداد بندر تاجوره را می‌توان حلقه‌ای تازه در زنجیره راهبردی عربستان برای توسعه حضور خود در مسیر بین‌المللی «دریای سرخ-آفریقا» دانست؛ مسیری که نه‌تنها اهمیت تجاری دارد، بلکه نقشی تعیین‌کننده در امنیت غذایی و انرژی این کشور نیز ایفا می‌کند.

**اهمیت استراتژیک منطقه شاخ آفریقا** شاخ آفریقا، به‌عنوان یکی از استراتژیک‌ترین مناطق جهان به دلیل موقعیت جغرافیایی اش در مجاورت دریای سرخ و تنگه باب‌المندب، از دیرباز محل تقاطع منافع قدرت‌های جهانی بوده است. این منطقه که شامل کشورهایی مانند جیبوتی، اریتره سومالی

### رئیس دانشکده مهندسی در یادانگاه امیر کبیر تاکید کرد:

## اهداف کنفرانس استاندار دسازي در صنايع دريائي تبديل اطلاعات جديد علمي بين فعالان حوزه دريا است

بستگی دارد. ما این مسیر را شروع کرده‌ایم و انتقال نیازها و خواسته‌های سازمان‌های دریایی داخلی به دانشگاه و تلاش دانشگاه برای ایفای نقش توسعه‌ای در زمینه استانداردها در حال انجام است.

کیاست درباره چالش‌های پیاده‌سازی استانداردهای بین‌المللی مانند ISO در ایران اظهار کرد: بسیاری از استانداردهای می‌تواند به کشور کمک کند تا شناورها و سازهای دریایی استاندارد داشته باشیم، اما برخی استانداردها بار مالی و تکنولوژیک سنگینی به همراه دارند. برای مثال، آیین‌نامه‌های مرتبط با کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای (ISO) صنعت دریایی را ملزم می‌کنند که به‌سمت کاهش و نهایتاً صفر کردن تولید گازهای گلخانه‌ای حرکت کنند؛ این فرآیند هم‌زمان نیازمند فناوری‌های نوین و سرمایه‌گذاری قابل توجه است و اجرای آن هزینه‌بر است.

وی افزود: پیاده‌سازی این استانداردها برای همه کشورها هزینه‌زا خواهد بود، اما در بلند مدت به نفع سازندگان و محیط زیست است؛ زیرا حفظ دریاها و منابع طبیعی مستلزم اجرای این ضوابط است. کیاست یکی از رویکردهای این کنفرانس را حفاظت از محیط زیست دانست و گفت: یکی از ده‌محور کنفرانس، استانداردها در حوزه محیط زیست است. ما، پژوهشگران مقاله می‌پذیریم و تلاش می‌کنیم کنفرانس را با پوشش همه‌جانبه جنبه‌های استاندارد از جمله محیط زیست بر گزار کنیم. هدف این است که مباحث محیط زیستی به‌صورت جدی در توسعه استانداردها مدنظر قرار گیرد.

رئیس دانشکده مهندسی دریا درباره برنامه‌های ایران در تدوین استانداردهای ملی برای انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی اظهار کرد: انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی از جمله حوزه‌هایی هستند که نسبت به محیط زیست حساس‌تر و دوستانه محیط زیست‌اند. در کشور مافعالیت‌هایی در این زمینه انجام شده، اما هنوز گسترده نیست. امیدواریم با توسعه فعالیت‌های پژوهشی و ورود دانشگاه‌ها و صنعت به این حوزه و نیز با پیشبرد مباحث استانداردسازی، محققان داخلی بتوانند زمینه‌های بیشتری را در این بخش ایجاد کنند. رئیس دانشکده مهندسی دریا درباره نقش ایران در نظام بین‌المللی استانداردسازی دریایی یادآور شد: تدوین و توسعه استانداردها در سطح بین‌المللی معمولاً توسط کشورهای دارای سابقه علمی و صنعتی انجام می‌شود. کشور ما در برخی حوزه‌های مباحث تجربه و ظرفیت است؛ اما توسعه استاندارد نیازمند پشتوانه علمی و صنعتی گسترده و مستمر است. دانشگاه‌ها و صنعت باید در کنار هم حرکت کنند تا بتوانیم نقش فعال‌تری در تولید و توسعه استانداردها ایفا کنیم.

وی تصریح کرد: این فرآیند توسعه استانداردها باید به‌صورت برنامه‌ریزی شده، با مشارکت نهادهای مختلف و با تمرکز بر بومی‌سازی و انطباق با شرایط ملی دنبال شود تا در آینده ایران بتواند نه‌تنها مصرف‌کننده، بلکه تولیدکننده و پیشرو در برخی حوزه‌های استاندارد دریایی باشد. کیاست، در ادامه با اشاره به روند شکل‌گیری فعالیت‌های استانداردسازی دریایی در دانشگاه اظهار کرد: خوشبختانه فعالیت‌های مرتبط با توسعه استاندارد در دانشکده مهندسی دریا از سال ۱۴۰۰ آغاز شده و تاکنون روند روبه‌رشدی را طی کرده است. این روند نیاز به پشتیبانی دارد که خوشبختانه سازمان‌های مرتبط، چه در بخش‌های دفاعی و چه در بخش‌های غیرنظامی، حمایت‌های لازم را انجام می‌دهند.



بنادر و دریانوردی به‌عنوان متولی اصلی اجرای استانداردها فعالیت می‌کند و زیر چتر سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) استانداردهای جهانی را در کشور به کار می‌گیرد. وی افزود: سازمان بنادر علاوه بر به‌کارگیری استانداردها، در تدوین موارد جدید نیز مشارکت دارد و در نشست‌های IMO نقش فعال ایفا می‌کند. در این فرآیند، دانشگاه‌ها نیز نقش پشتیبان دارند و اساتید دانشگاه صنعتی امیرکبیر در تعامل با زیرمجموعه‌های سازمان بنادر، در بررسی و اظهارنظر درباره استانداردهای مورد بحث در IMO مشارکت می‌کنند. کیاست خاطر نشان کرد: جمعیت فعالیت‌های دانشگاهی در کنار سازمان بنادر، همان نقشی است که کشور ما در توسعه و اجرای استانداردهای جدید دریایی بر عهده دارد. رئیس دانشکده مهندسی دریا در پاسخ به پرسشی درباره میزان استفاده از استانداردها در طراحی شناورهای جدید گفت: در صنعت کشور، الگوهای متعددی برای طراحی و ساخت ساخت شناورهای استاندارد آغاز شده است. برخی از این طرح‌ها از مدل‌های خارجی الهام گرفته‌اند، اما در حال حاضر فرآیند بومی‌سازی و بازنگری این مدل‌ها در داخل کشور در حال انجام است تا با شرایط فنی و اقلیمی ایران تطبیق یابند.

وی تأکید کرد: هدف نهایی این تلاش‌ها، دستیابی به الگوی بومی طراحی و ساخت شناورهای دریایی استاندارد است تا ایران بتواند در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی نقش پررنگ‌تری در عرصه صنعت دریا ایفا کند.

رئیس دانشکده مهندسی دریا دانشگاه صنعتی امیرکبیر به روند طراحی و بومی‌سازی استانداردها در صنعت دریا اشاره کرد و توضیح داد: در بسیاری از موارد ما برای طراحی شناورها و سازهای دریایی از الگوها و نقشه‌های اولیه مشابه خارجی یا بین‌المللی استفاده کرده، سپس محاسبات طراحی‌های لازم را مطابق با اهداف و مأموریت‌های شناور مورد نظر، بومی‌سازی و تنظیم می‌کنیم.

وی در پاسخ به پرسشی درباره هماهنگی میان دانشگاه‌ها، سازمان استاندارد و سازمان بنادر و دریانوردی گفت: از چند سال پیش و از طریق دفتر توسعه استاندارد در دانشکده مهندسی دریا، سازمان صنایع دریایی به دانشگاه‌ها رجوع کرده است تا این هماهنگی شکل بگیرد. موفقیت این مسیر به‌رگزاری نشست‌ها، گردهمایی‌ها و جلسات تخصصی