

خیز شیلات سیستان و بلوچستان برای تحول اقتصادی؛از ایمن سازی بنادر تا تامین منابع ملی



سرپرست اداره کل شیلات سیستان و بلوچستان (چابهار) با تأکید بر ظرفیت‌های راهبردی این استان، اجرای سند توسعه را موثر محرک تحول اقتصادی منطقه دانست و از پیگیری جدی برای تکمیل زیرساخت‌های بندری، استانداردسازی ایمنی و احیای پروژه بین‌المللی یونیدو به منظور جهش در صادرات آب‌زبان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، بهزاد امیری به ایرنا اظهار کرد: توسعه آبی‌پروری در سیستان و بلوچستان نیازمند توجه ویژه در سطح ملی و استانی بوده، انجام مطالعات تکمیلی در اراضی و نقاط مستعد شناسایی‌شده، رفع مشکلات زیرساختی و تامین منابع مورد نیاز از مهم‌ترین ضرورت‌های توسعه این بخش است.

وی با اشاره به اهمیت سند اجرایی توسعه سیستان و بلوچستان، اظهار کرد: این سند به عنوان تنها سند توسعه‌ای مصوب هیات دولت پس از پیروزی انقلاب اسلامی، ظرفیت کم‌نظیری برای تحول اقتصادی و اشتغال‌زایی در منطقه فراهم کرده و انتظار می‌رود تکلیف تعیین‌شده برای دستگاه‌های اجرایی به‌ویژه در حوزه شیلات با جدیت بیشتری دنبال شود.

سرپرست اداره کل شیلات سیستان و بلوچستان همچنین خواستار احیای مجدد پروژه یونیدو در این استان شد و گفت: اجرای این پروژه می‌تواند نقش موثری در ایجاد ارزش افزوده برای محصولات شیلاتی، توسعه صنایع فرآوری و افزایش صادرات آب‌زبان داشته باشد.

وی بسا تأکید بر ضرورت ارتقای ایمنی بنادر صیادی، افزود: تخصیص ردیف اعتباری ویژه برای استانداردسازی بنادر صیادی، ایجاد زیرساخت‌های ایمنی و تامین تجهیزات اطفای حریق از مطالبات مهم این حوزه است.

امیری با قدردانی از حمایت‌های معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران و همچنین استاندارد سیستان و بلوچستان در پایداری فعالیت‌های شیلاتی و رفع مشکلات جامعه صیادی و آبی‌پروری، به اقدامات انجام‌شده در شرایط جنگ رمضان اشاره کرد و گفت: از ابتدای این دوره تاکنون بیش از ۳۰ هزار تن انواع تون‌ماهیان در بنادر این استان تخلیه و برای تامین مواد اولیه به کارخانه‌های کنسروسازی کشور ارسال شده است.

وی ادامه داد: همچنین ذخیره‌سازی میگو در ۶۴ مزرعه فعال سیستان و بلوچستان انجام شده و سه مرکز تکثیر فعال نیز تاکنون ۲۲۹ میلیون قطعه پست‌لارو تولید کرده‌اند که نقش مهمی در رونق صنعت پرورش میگو و افزایش تولیدات آبی‌پروری دارد.سرپرست اداره کل شیلات سیستان و بلوچستان

از پیشرفت ۹۸ درصدی پروژه‌های فزاد دوم بندر صیادی تنگ و فاز نخست اسکله خبر داد و گفت: تکمیل این طرح‌ها می‌تواند نقش موثری در توسعه زیرساخت‌های صیادی و خدمات‌رسانی به جامعه صیادان منطقه ایفا کند.

بیش از ۵ هزار تن ماهی در آب‌های جاسک صیدشد



رئیس شیلات جاسک گفت: از ابتدای فصل جاری صید تاکنون، پنج هزار و ۷۰۰ تن ماهی از آب‌های دور شهر ستان جاسک صید شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی اصغر زارعی با بیان اینکه انتظاری می‌رود تا پایان فصل صید که اواخر خرداد است، میزان صید به بیش از هفت هزار تن افزایش یابد افزود: هر شش‌نار باتوجه به ظرفیت سرخان خود می‌تواند در هر دوره ۴۵ تا ۶۰ روزه، ۱۸۰ تن ماهی صید کند.

این مسوول اضافه کرد: بیش از ۹۰ درصد ماهیان صید صنعتی در جاسک برای تبدیل به کنسرو، به کارخانه فرآوری هرمز گان و استان‌های سیستان و بلوچستان، فارس، اصفهان، کرمان و خوزستان فرستاده می‌شود و ۱۰ درصد دیگر نیز برای فروش وارد بازارهای ماهی هرمز گان می‌شود.

«سراسرآمد» بررسی کرد؛

آینده پنج کریدور راهبردی منطقه درپساجنگ

کریدورها و زنجیره‌های تأمین جهانی زیر سایه تنگه هرمز

نقطه ضعف: ایران هر لحظه می‌تواند دوباره تنگه را ببندد و بخشی ازریسک زنجیره تأمین جهانی از دیده موسسات بیمه و رتبه بندی همچنان پابرجاست.

سناریوی دوم: فرسایش مزمن (آتش خاموش اما همیشه زبانه‌کش)

فرض: هیچ توافق پایداری شکل نمی‌گیرد. تنگه هرمز متواپا مسدود می‌شود، حملات به نفتکش‌ها ادامه می‌یابد، بیمه‌ها پوشش خلیج فارس را به کلی لغو می‌کنند. همه بنادر خلیج فارسی- از بندرعباس و چابهار تا بندر فاو عراق و دبی- عملاً از دسترس خارج می‌شوند.

تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: مرگ کامل. INSTC جنوبی، IMEC و راه توسعه عراق عملاً از کار می‌افتند. بندر فاو عراق- با وجود برنامه سرمایه‌گذاری ۲۴ میلیارد دلاری- به یک بندر مرده تبدیل می‌شود. • گروه مستقل: کریدور میانی برنده مطلق می‌شود. تنها مسیر امن و پایدار شرق به غرب، شاخه شمالی BRI در ایران آسیب نمی‌بیند اما به دلیل بی‌ثباتی کلی منطقه، سرمایه‌گذاری چین به سمت کریدور میانی منحرف می‌شود.

تأثیر بسر زنجیره‌های تأمین جهانی: فاجعه بار. قیمت کالاهای اساسی در اروپا و آسیا جهش می‌کند. شرکت‌های چندملیتی مجبور به تغییر کامل شبکه لجستیک خود می‌شوند که هزینه‌ای معادل میلیاردها دلار دارد.

نقطه قوت از نگاه ایران: هیچ. ایران نه درآمدی از ترانزیت دارد و نه اهرم فشار- زیرا تنگه عملاً برای خودش هم غیرقابل استفاده شده است.

سناریوی سوم: ضمانت بین‌المللی با مشارکت پایدار ایران (راه حل برد-برد)

فرض: قدرت‌های جهانی و کشورهای ذینفع (آمریکا، چین، روسیه، اتحادیه اروپا، هند، عراق و کشورهای عربی) به این جمع‌بندی می‌رسند که تنها راه جلوگیری از فروپاشی زنجیره‌های تأمین، ارائه یک بسته جامع به ایران است که در آن: • حاکمیت ایران بر آب‌های سرزمینی به رسمیت شناخته شود. • ایران سهم عادلانه از عوارض ترانزیت کشتی‌ها دریافت کند.

همه تحریم‌های اقتصادی و مالی علیه ایران لغو شود. • نهادهای مالی بین‌المللی (بانک جهانی، AIIB، بریکس، اروپا) در توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی ایران مشارکت گسترده کنند تا شبکه لجستیک ایران با شبکه جهانی درهم‌تنیده شود.

تأثیر بر کریدورها: • گروه وابسته به هرمز: با امنیت تضمین‌شده، هر سه کریدور رونق می‌گیرند. • گروه مستقل: شاخه شمالی BRI جذابیت پیدا می‌کند (چین با اطمینان سرمایه‌گذاری می‌کند). کریدور میانی دیگر انحصار ندارد اما به عنوان یک مسیر تنوع‌بخش باقی می‌ماند.

تأثیر بر زنجیره‌های تأمین جهانی: ثبات و قابلیت پیش‌بینی • کریدور میانی (Middle Corridor) چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه- قزاقستان- دریای خزر- قفقاز- ترکیه • کریدورهای خشکی، دریای خزر یا قفقاز عبور می‌کنند و هیچ نقطه تماسی با خلیج فارس ندارند.

پنج کریدور رقیب در دو دسته وابسته و مستقل از هرمز

پیش از بررسی سناریوها، پنج کریدور اصلی منطقه را بر اساس میزان تأثیرپذیری از تنگه هرمز به دو گروه تقسیم می‌کنیم:

گروه اول: کریدورهای وابسته به هرمز (گروگان تنگه) این کریدورها برای دسترسی به آب‌های آزاد ناگزیر از عبور از تنگه هرمز هستند. بسته شدن تنگه یعنی مرگ آن‌ها. کریدور بازیرگان اصلی میزان وابستگی به هرمز کریدور شمال-جنوب (INSTC)-ازمسیربنادر چابهار و بندرعباس هند، روسیه، ایران ۱۰۰درصد(ورود و خروج از طریق هرمز)

کریدور هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) هند، امارات، عربستان، اروپا) ۸۰درصد (مسیر دریایی خلیج فارس راه توسعه عراق (بندر فاو- ترکیه- اروپا) عراق، ترکیه، اروپا ۱۰۰درصد (هر کشتی به فاو باید از هرمز عبور کند)

گروه دوم: کریدورهای مستقل از هرمز (در امان از بسته شدن تنگه)

کریدور بازیرگان اصلی مسیر شاخه شمالی کمرند و جاده چین (BRI)-مسیر سرخس-بازرگان/رازی چین، ایران، ترکیه، اروپا شمال شرقی ایران-شمال غربی ایران-ترکیه کریدور میانی (Middle Corridor) چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه-قزاقستان-دریای خزر- قفقاز- ترکیه

این کریدورها از خشکی، دریای خزر یا قفقاز عبور می‌کنند و هیچ نقطه تماسی با خلیج فارس ندارند.

سه سناریوی پساجنگ: از هژمونی ایران تا فرسایش مزمن و راه حل سوم

سناریوی اول: پیروزی ایران در جنگ هرمز (صلح شکننده با حاکمیت انحصاری)

فرض: آمریکا و اسرائیل پس از ماه‌ها درگیری، مجبور به پذیرش حاکمیت یک‌جانبه ایران بر تنگه هرمز می‌شوند. ایران کنترل کامل دارد، اما هیچ ضمانت بین‌المللی برای جلوگیری از تکرار بحران وجود ندارد.

تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: با اطمینان نسبی کار می‌کنند، اما هزینه بیمه بالا و سرمایه‌گذاران همیشه نگران تغییر ناگهانی سیاست ایران هستند. • گروه مستقل: شاخه شمالی BRI و کریدور میانی بدون تغییر عمده، اما سرمایه‌گذاری در آن‌ها افزایش نمی‌یابد (ریسک تحریم).

تأثیر بر زنجیره‌های تأمین جهانی: شکننده و غیرقابل پیش‌بینی. هیچ شرکتی نمی‌تواند روی ثبات بلندمدت حساب باز کند.

گروه حمل و نقل- نوراله بیرانوند- آتش‌افروزی آمریکا و اسرائیل در ۲۸ فوریه ۲۰۲۶ در خلیج فارس، تنها یک جنگ منطقه ای نبود. این اقدام، شش‌رای اصلی تجارت جهانی را نشانه رفت. تنگه هرمز که ۲۰درصد نفت جهان و سهم بزرگی از کالاهای کانتینری از آن عبور می‌کند، طی ساعات اولیه جنگ عملاً بسته شد. نتیجه: قیمت نفت طی یک هفته ۴۰درصد جهش کرد، نرخ بیمه کشتی‌های عازم خلیج فارس ۷۰۰درصد افزایش یافت و زنجیره‌های تأمین خودروسازی، دارویی و غذایی اروپا و آسیا دچار شکست بی‌سابقه شدند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، دکتر نوراله بیرانوند، کارشناس مسائل ژئوپلیتیک و ترانزیت در نوشتاری آورده است: این یادداشت نشان می‌دهد که پنج کریدور بین‌المللی منطقه- از کمربند و جاده چین تا راه توسعه عراق-چگونه تحت تأثیر این جنگ قرار گرفته‌اند و در سه سناریوی مختلف پساجنگ، کدام یک برنده یا بازنده خواهند بود. مهم‌ترین درس: امنیت زنجیره‌های تأمین جهانی دیگر یک مسئله فنی نیست، بلکه کاملاً گروگان بحران‌های ژئوپلیتیک منطقه‌ای است.

شعله‌ور شدن آتش جنگ وزل‌زله براندام اقتصاد جهان

تنگه هرمز، این گذرگاه باریک ۴۰ کیلومتری بین ایران و عمان، در شرایط عادی روزانه ۱۷ میلیون بشکه نفت و صدها کشتی کانتینری را جابه‌جا می‌کند. اما وابستگی جهان به این نقطه به قدری عمیق است که هیچ مسیر جایگزین واقعی برای آن وجود ندارد. خطوط لوله جایگزین (مثل درس: امنیت زنجیره‌های تأمین جهانی دیگر یک مسئله فنی نیست، بلکه کاملاً گروگان بحران‌های ژئوپلیتیک منطقه‌ای است.

میان‌) حداقل دو برابر زمان و هزینه می‌برند. آمریکا و اسرائیل با علم به این آسیب‌پذیری، جنگ را آغاز کردند. محاسبه آن‌ها شاید این بود که ایران در برابر تهدید نظامی عقب‌نشینی می‌کند، اما برخلاف انتظار، تهران از تنها اهرم راهبردی خود- یعنی بستن یا تهدید هرمز-استفاده کرد. نتیجه: آتش جنگی که قرار بود محدود بماند، به کل اقتصاد جهانی سرایت کرد.

برای نخستین بار در تاریخ، یک بحران منطقه‌ای به وضوح نشان داد که زنجیره‌های تأمین باروبیکرد "کارایی حداکثری و انبار صفر" (Just-in-Time) که ستون فقرات اقتصاد جهانی هستند، در برابر شوک‌های ژئوپلیتیک چقدر شکننده‌اند. کارخانه‌های منسوجات در شرق آسیا، خطوط تولید دارو در فرانسه، و کارخانه‌های الکترونیک در ژاپن همگی ظرف سه هفته از شروع جنگ با کمبود قطعه مواجه شدند. امنیت زنجیره تأمین، دیگر یک مفهوم انتزاعی نیست؛ به قیمت نان و داروی مردم گره خورده است.

مہتاب شجاعی در گفت و گو با اقتصاد سرآمد:

مشاهده لاشه ۱۵ قلاده فوک خزری در سواحل ایران از ابتدای امسال



رئیس گروه بیولوژی دریا در دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، از کشف ۱۵ لاشه فوک خزری از ابتدای امسال در طول نوار ساحلی دریای خزر خبر داد و گفت: از این تعداد ۱۲ لاشه در استان مازندران و ۳ لاشه در سواحل استان گیلان مشاهده شده است.

مہتاب شجاعی در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد از کشف ۱۵ لاشه فوک خزری از ابتدای امسال در طول نوار ساحلی دریای خزر خبر داد و گفت: از این تعداد ۱۲ لاشه در استان مازندران و ۳

لاشه در سواحل استان گیلان مشاهده شده است. رئیس گروه بیولوژی دریا در دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه افزود: اکثر لاشه های فوک های خزری در منطقه میانکاله، بابلسر، جویبار، فریدونکنار و بندر انزلی مشاهده شده اند که جنسیت اکثر آنها نیز نبوده است. وی خاطر نشان ساخت: روز گذشته، مشاهده ۴ لاشه فوک خزری در مناطق میانکاله و بابلسر از سوی اداره حفاظت محیط زیست استان مازندران گزارش شده است که این گزارش آمار فوک های مشاهده شده در استان مازندران را به ۱۲ قلاده رساند. به گفته شجاعی ، با توجه به اینکه لاشه های مشاهده شده از ابتدای سال تا کنون همگی بسیار کهنه و پوسیده بوده اند، احتمال می رود این فوک ها مدت ها قبل در سایر قسمت های دریای خزر تلف شده و لاشه آنها به سواحل ایران رسیده است. این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست با تأکید بر اینکه نمی توان اطلاعات دقیقی در خصوص علالت مرگ آنها به دست آورد، بیان داشت: بررسی ها نشان می دهد آثاری مبنی بر بریدگی ناشی از گیر افتادن در تورهای صیادی نیز در لاشه ها وجود نداشته است. وی از جمله مهمترین دلایل مرگ فوک ها را در سالهای اخیر کاهش منابع غذایی عنوان کرد و گفت: کیلکا ماهیان از جمله منابع اصلی غذایی این پستاندار دریایی محسوب می شود که طی چند دهه اخیر شاهد کاهش چشمگیر ذخایر این گونه ماهیان بوده ایم. رئیس گروه بیولوژی دریا در دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، یادآور شد: همچنین آلودگی‌های دریای خزر، شکار عمدی یا غیر عمدی، گیر افتادن در تورهای صیادی، بیماری‌های ویروسی و انگلی و تغییرات آب و هوایی را نیز می‌توان از دیگر عوامل تهدید این گونه مهم دریای خزر برشمرد. فوک خزری تنها پستاندار دریای کاسپین است و عواملی مانند گیر افتادن در تورهای ماهیگیری، آلودگی های محیط زیست، بر خورد با قایق ها و همچنین کشتار عمدی، شکار و ورود گونه مهاجم شانه دار خزری و نیز کاهش ذخایر کیلکا به عنوان منبع غذایی این جانور زیبا از عوامل تأثیر گذار در کاهش جمعیت فک‌های کاسپین است.