



رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست از تصویب ممنوعیت هر گونه تملک، ساخت‌وساز و تصرف اراضی مستحدثت ساحلی ناشی از کاهش تراز آب دریای خزر در چهلمین جلسه شورای عالی محیط زیست خبر داد و گفت: این اراضی متعلق به دولت است و استانداران استان‌های ساحلی شمال کشور موظف به اجرای این مصوبه هستند.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ششینا انصاری با اشاره به مصوبات چهلمین جلسه شورایعالی محیط زیست اظهار کرد: با تصویب اعضای شورا و تأیید رئیس جمهوری، هر گونه تملک، ساخت‌وساز و تصرف اراضی مستحدثت ساحلی جدید ناشی از پس‌روی دریای خزر ممنوع اعلام شد.

وی افزود: بر اساس بند (۱۱) مصوبات این جلسه و با استناد به ذیل تبصره (۱) ماده (۲) و ماده (۳) قانون اراضی مستحدثت ساحلی، این اراضی غیرقابل تملک و متعلق به دولت است و از هر گونه تصرف و ساخت‌وساز توسط اشخاص حقیقی و حقوقی در آن‌ها جلوگیری خواهد شد همچنین استانداران استان‌های ساحلی شمال کشور مکلف به حسن اجرای این مصوبه هستند.

انصاری با اشاره به روند کاهش تراز آب دریای خزر گفت: کاهش مستمر تراز آب این پهنه آبی در سال‌های اخیر، موجب عقب‌نشینی خط ساحلی و شکل‌گیری اراضی جدید در بخش‌هایی از سواحل شمالی کشور شده است؛ روندی که بر اساس مطالعات، احتمال تداوم آن در سال‌های آینده نیز وجود دارد و می‌تواند آثار قابل توجهی بر زیست‌بوم‌های ساحلی، تالاب‌ها، مصب رودخانه‌ها و زیستگاه‌های حساس دریایی بر جای بگذارد. رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست تأکید کرد: تبدیل این اراضی به عرصه‌های قابل‌تصرف و توسعه، علاوه بر تغییر کاربری طبیعی سواحل، تهدیدی جدی برای زیستگاه‌های ارزشمند ساحلی و کاهش توان اکولوژیک این مناطق به شمار می‌رود. از این‌رو جلوگیری از هر گونه دخل و تصرف در این اراضی، از اولویت‌های مدیریت پایدار سواحل دریای خزر است.

بندر چمخاله لنگرود ظرف دو ماه آینده به مرحله بهره‌برداری می‌رسد



نماینده مردم لنگرود در مجلس از بهره‌برداری بندر چمخاله طی دو ماه آینده خبر داد و گفت: با دستور وزیر راه و شهرسازی، عملیات باقی‌مانده این پروژه شتاب گرفته است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهرداد لاهوتی در حاشیه بازدید از پروژه بندر چمخاله لنگرود که با حضور حمید خلیلی، معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بندر و دریانوردی، یوسف گلشن فرماندار لنگرود و شهردار چاف و چمخاله برگزار شد به مهر اظهار کرد: بر اساس دستور وزیر راه و شهرسازی، مهر شده است عملیات باقی‌مانده این پروژه طی دو ماه آینده تکمیل و بندر با حضور وزیر به بهره‌برداری برسد.وی با اشاره به آخرین وضعیت پروژه افزود: در جلسه اخیر با وزیر، دستور لازم برای تکمیل و آماده‌سازی بندر صادر شد و در همین راستا با رئیس سازمان بندر نیز تماس گرفته و به‌صورت مکتوب اعلام شد که باقی‌مانده کار باید ظرف دو ماه آینده به مرحله بهره‌برداری برسد.نماینده مردم لنگرود در مجلس تصریح کرد: در حال حاضر حدود ۶۰درصد عملیات آسفالت انجام شده و ۴۰ در صد باقی‌مانده نیز باید تکمیل شود.بازدید امروز نیز بر اساس دستور وزیر انجام شد و مقرر است با پیگیری معاون فنی سازمان بندر، عملیات آسفالت در فاصله دو ماه آینده انجام شود.لاهوئی با اشاره به سایر بخش‌های پروژه خاطر‌نشان کرد: مبلسمان روی پل، اطراف گوشواره‌ها و حوضچه آبی به مساحت پنج هکتار نیز در حال پیگیری و واگذاری است تا با تکمیل این بخش‌ها، پروژه برای افتتاح آماده شود.وی در خصوص واگذاری بخش‌های تجاری بندر گفت: موضوعاتی مانند ساخت هتل و دیگر موارد مرتبط با قرارداد بخش خصوصی، در حال طی مراحل قانونی واگذاری بندر است و این روند هم‌زمان با بهره‌برداری پروژه دنبال خواهد شد.



از این آبراه عبور می‌کند. هر گونه تنش یا محدودیت در این مسیر می‌تواند به سرعت بر قیمت انرژی، هزینه حمل‌ونقل و نرخ بیمه دریایی اثر بگذارد.

به همین دلیل، کشورهای مصرف‌کننده انرژی و قدرت‌های دریایی جهان همواره نسبت به امنیت کشتیرانی در هرمز حساس بوده‌اند.

عمان به خوبی می‌داند که موقعیت جغرافیایی‌اش در ورودی خلیج فارس می‌تواند به یک مزیت بزرگ اقتصادی تبدیل شود. از این رو تلاش می‌کند خود را به عنوان بازیگری معرفی کند که قادر است میان امنیت منطقه‌ای و الزامات تجارت جهانی توازن ایجاد کند.

دقم و صحرا؛ دو برگ برنده عمان
در کنار تحرکات سیاسی، سرمایه‌گذاری‌های گسترده عمان در حوزه بندار نیز بخشی از همین راهبرد است.

بندر دقم طی سال‌های اخیر به یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های توسعه‌ای عمان تبدیل شده و مسقط امیدوار است این بندر در آینده نقش مهمی در زنجیره تجارت اقیانوس هند ایفا کند.

در کنار دقم، بندر صحرا نیز به عنوان یکی از مهم‌ترین مراکز صنعتی و لجستیکی منطقه در حال توسعه است. این دو بندر به عمان امکان می‌دهند بخشی از تجارت منطقه را بدون وابستگی مستقیم به تنگه هرمز مدیریت کند. از منظر ژئواکونومیک، هر چه تنش در خلیج فارس افزایش یابد، اهمیت بندار عمان برای شرکت‌های کشتیرانی و سرمایه‌گذاران بین‌المللی بیشتر خواهد شد.

جمع‌بندی اقتصادسراسرآمد
عمان در سال‌های گذشته به عنوان میانجی بحران‌های منطقه شناخته می‌شدد، اما تحولات پس از جنگ نشان می‌دهد مسقط در حال عبور از این نقش سنتی است. تأکید بر آزادی کشتیرانی، گسترش همکاری‌های دریایی با اروپا، تعامل با سازمان بین‌المللی دریانوردی و توسعه بندار اقیانوسی، همگی نشانه‌های راهبرد جدیدی هستند که عمان برای آینده خود ترسیم کرده است.

از نگاه اقتصادسراسرآمد، رقابت آینده خلیج فارس بیش از آنکه صر فاً نظامی یا سیاسی باشد، بر سر کنترل جریان تجارت، انرژی و کریدورهای دریایی خواهد بود. در این رقابت، عمان تلاش می‌کند از موقعیت جغرافیایی و اعتبار دیپلماتیک خود برای تبدیل شدن به یکی از بازیگران کلیدی اقتصاد دریایی منطقه بهره بگیرد.

در چنین شرایطی، تحولات مسقط صرفاً یک تغییر سیاست خارجی نیست؛ بلکه بخشی از بازآرایی ژئواکونومیک آبراهی است که همچنان مهم‌ترین گذرگاه انرژی و تجارت دریایی جهان به شمار می‌رود.

کرد. روابط دو کشور طی دهه‌های گذشته همواره از سطحی از اعتماد متقابل برخوردار بوده است. عمان در بسیاری از پرونده‌های حساس میان ایران و غرب نقش میانجی را ایفا کرده و تهران نیز این کشور را یکی از معدود کانال‌های قابل اتکای ارتباطی با جهان غرب می‌داند.

رزمایش‌های مشترک نظامی، همکاری‌های دریایی، توسعه خطوط کشتیرانی میان بندار دو کشور و حضور فعال تجار ایرانی در عمان بخشی از پیوندهای شکل‌گرفته میان تهران و مسقط است. راه‌اندازی مسیر دریایی میان بندر شناص عمان و بندرعباس نیز در همین چارچوب قابل‌ارزیابی است.

از منظر ایران، ایجاد تنش با عمان نه توجیه امنیتی دارد و نه

با منافع راهبردی کشور همخوانی دارد. به همین دلیل عمان

« تغییر رویکرد مسقط در تعامل با اروپا و سازمان بین‌المللی دریانوردی، معادلات ژئواکونومیک تنگه هرمز را وارد مرحله تازه‌ای کرده است؛ مرحله‌ای که در آن عمان تلاش می‌کند جایگاه خود را از یک میانجی سیاسی به بازیگری مؤثر در امنیت تجارت دریایی جهان ارتقا دهد

در طول بحران اخیر جایگاهی متفاوت از سایر کشورهای شورای همکاری خلیج فارس داشت.

چرخش به سمت ژئواکونومی دریایی
اما تحولات اخیر نشان می‌دهد عمان تنها به حفظ نقش سنتی میانجیگری بسنده نکرده است.

نشست‌های اخیر مسقط با کشورهای اروپایی، گسترش همکاری‌های دریایی با فرانسه و بریتانیا و تأکید بر استمرار آزادی کشتیرانی در آبراه‌های منطقه، بیانگر ورود عمان به مرحله جدیدی از سیاست‌گذاری دریایی است.

در همین چارچوب، مسقط پیام روشنی به جامعه جهانی دریانوردی ارسال کرده است؛ اینکه آب‌های تحت حاکمیت این کشور باید به عنوان مسیری امن برای تجارت بین‌المللی باقی بماند و جریان کشتیرانی جهانی نباید قربانی تنش‌های سیاسی شود.

هم‌زمان گزارش‌های منتشر شده از رایزنی‌های عمان با

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) نیز نشان می‌دهد

این کشور در تلاش است نقش فعال‌تری در تضمین آزادی

ناوبری و تسهیل تردد کشتی‌ها ایفا کند.

تنگه هرمز؛ قلب تپنده تجارت انرژی جهان
اهمیت این رویکرد زمانی روشن‌تر می‌شود که جایگاه تنگه هرمز در اقتصاد جهانی مورد توجه قرار گیرد. بخش قابل توجهی از صادرات نفت خام و گاز مایع جهان

«سراسرآمد» بررسی می‌کند؛

«عمان» از میانجی

بحران تاضامن

کشتیرانی در هرمز

سراسرآمد
گروه اقتصاد بین‌الملل - ژرها عسکری - در حالی که عمان در ماه‌های منتهی به جنگ ایران و آمریکا یکی از فعال‌ترین بازیگران منطقه‌ای برای جلوگیری از وقوع درگیری محسوب می‌شدد، تحولات پس از جنگ نشان می‌دهد مسقط در حال تعریف نقش جدیدی برای خود در معادلات خلیج فارس و دریای عمان است. نقشی که دیگر تنها به میانجیگری سیاسی محدود نمی‌شود و مستقیماً با امنیت کشتیرانی، تجارت جهانی و آینده تنگه هرمز پیوند خورده است.

عمان در سال‌های گذشته همواره تلاش کرده است

میان روابط راهبردی خود با کشورهای غربی و مناسبات تاریخی با ایران نوعی توازن برقرار کند. همین سیاست باعث شد مسقط در بسیاری از بحران‌های منطقه‌ای به کانال ارتباطی میان تهران و غرب تبدیل شود. در جریان تنش‌های اخیر نیز عمان تا آخرین روزهای پیش از آغاز جنگ تلاش کرد مسیر دیپلماسی را زنده نگه دارد.

بدر بن حمد البوسعیدی، وزیر امور خارجه عمان، تنها ساعاتی پیش از آغاز حملات آمریکا اعلام کرده بود که طرفین به صلح نزدیک شده‌اند و هنوز فرصت برای توافق وجود دارد. با این حال تصمیم واشنگتن مسیر دیگری را رقم زد و منطقه را وارد بحرانی کرد که آثار آن همچنان بر اقتصاد و امنیت خلیج فارس سایه انداخته است.

پیش‌بینی‌هایی که به واقعیت نزدیک شد

موضع عمان از همان ابتدا بر این اصل استوار بود که هیچ‌یک از بازیگران منطقه‌ای از وقوع جنگ سود نخواهند برد. این ارزیابی امروز بیش از هر زمان دیگری قابل مشاهده است.



معاون توسعه آبی‌ر پروری سازمان شیلات ایران به سرآمد خبر داد:

تولید ۵ هزار و ۲۰۵ تن گوشت ماهیان خاویاری در کشور



معاون توسعه آبی‌ر پروری سازمان شیلات ایران، میزان تولید گوشت خاویار در سال گذشته را ۵ هزار و ۲۰۵تن اعلام کرد و گفت: این میزان گوشت در ۲۱ استان و ۷۰۵۳۰۳مزرعه پرورش ماهیان خاویاری تولید شده است.

مهدی شکوری در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سراسرآمد، میزان تولید گوشت خاویار در سال گذشته را ۵ هزار و ۷۰۵ تن اعلام کرد و گفت: این میزان گوشت

در ۲۱ استان و در قالب ۳۰۳مزرعه پرورش ماهیان خاویاری تولید شده است.

معاون توسعه آبی‌ر پروری سازمان شیلات ایران در ادامه خاویار استحصال شده طی سال گذشته را نیز ۲۰ هزار و ۵۰۰ تن اعلام کرد، گفت: این میزان خاویار نیز در ۸۷مزرعه در ۱۴ استان کشور استحصال شده است.

وی تصریح کرد: بر اساس هدف گذاری صورت گرفته از سوی سازمان شیلات ایران در صنعت پرورش ماهیان خاویاری کشور، در فاز نخست توسعه ماهیان خاویاری از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۴، تولید سالانه ۱۰ هزار تن گوشت و ۱۰۰ خاویار هدف گذاری شده بود.

وی با اشاره به رشد ۱۴ درصدی صادرات خاویار در سال گذشته، تصریح کرد: از مجموع ۲۰ هزار و ۵۰۰ تن خاویار تولید شده، ۷ هزار و ۱۲۷ گرم از طریق گمرک به ۳۳کشور دنیا به ارزش ۳۲۳میلیارد تومان صادر شده است.

شکوری، خاطر‌نشان ساخت: آمار مذکور میزان صادرات تا پایان دی ماه سال گذشته را نشان می‌دهد، چرا

که به دلیل وقوع جنگ تحمیلی در اسفند ماه، آمار صادرات خاویار در سایت گمرک جمهوری اسلامی به روزرسانی نشده است.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، اذعان داشت: برآورد می‌شود در بدبینانه ترین شرایط، ۵۰ درصد

آمار رسمی گمرک، خاویار به صورت مسافری یا چمدانی خارج شده باشد.

معاون توسعه آبی‌ر پروری سازمان شیلات ایران، یادآور شد: بخش عمده ماهیان خاویاری پرورشی در

کشور به پرورش گونه‌های فیل ماهی، ماهی قره برون و تاس ماهی سبیری اختصاص دارد که خاویارهای

با کیفیت نیز از آنها استحصال می‌شود.

مقتدایی نایب‌رئیس کمیسیون امنیت ملی:

ایران اجازه تحقق دسیسه‌های دشمن در تنگه هرمز را نمی‌دهد



نایب‌رئیس کمیسیون امنیت ملی مجلس گفت: ادعاهای مطرح‌شده از سوی ترامپ و برخی مقام‌های آمریکایی درباره ایران و تنگه هرمز با واقعیت‌های میدانی همخوانی ندارد و ایران با اتکا به قدرت ملی و حقوق بین‌الملل، اجازه نخواهد داد ترتیبات یک‌جانبه و فشارهای خارجی در این منطقه راهبردی تحمیل شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، عباس مقتدایی با اشاره به

ادعاهای مطرح‌شده از سوی دونالد ترامپ و دیگر

سیاستمداران آمریکایی درباره جمهوری اسلامی ایران و

تنگه هرمز، به خانه ملت گفت: این مواضع طی ماه‌های گذشته در موارد مختلف با تناقض‌های آشکاری همراه بوده

است؛ چرا که اگر ادعاهای مطرح‌شده آنان درباره ایران محقق شده بود، امروز نه از تمامیت ارضی و انسجام ایران

خبری بود و نه تنگه هرمز همچنان در جایگاه یک گذرگاه راهبردی و اثرگذار بین‌المللی قرار داشت.نایب‌رئیس

کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: واقعیت صحنه آن است که آمریکا

برای تحمیل ترتیبات موردنظر خود در زمینه عبور و مرور دریایی و نادیده گرفتن ملاحظات و الزامات منطقه‌ای،

اقدام به ایجاد تنش و درگیری نظامی کرده است؛ در حالی که جمهوری اسلامی ایران همواره بر حفظ امنیت پایدار

منطقه، تأمین منافع ملی و رعایت اصول حقوق بین‌الملل تأکید داشته است.وی تصریح کرد: ملت ایران در این

مرحله نیز با اقتداری که در عرصه‌های مختلف از خود نشان خواهد داد، اجازه تحقق اهداف و دسیسه‌های دشمنان

را نخواهد داد و هر گونه اقدام برای فشار، تهدید یا بی‌ثبات‌سازی منطقه با پاسخ متناسب ملت ایران مواجه خواهد

شد.نماینده مردم اصفهان در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: رفتارهای تهاجمی و اظهارات تهدیدآمیز ترامپ و

برخی مقام‌های آمریکایی بیش از آنکه نشانه قدرت باشد، بیانگر نگرانی و استیصال در برابر واقعیت‌های منطقه و

جایگاه جمهوری اسلامی ایران است؛ چراکه ایران به عنوان یکی از کشورهای قدرتمند غرب آسیا، از ظرفیت‌های

گسترده سیاسی، امنیتی، اقتصادی و جغرافیایی برخوردار است.مقتدایی تصریح کرد: جمهوری اسلامی ایران به

دلیل برخورداری از قلمرو سرزمینی گسترده، موقعیت ژئوپلیتیکی ویژه و نقش تعیین‌کننده در امنیت منطقه، از

حقوق ذاتی و ظرفیت‌های قانونی در چارچوب حقوق بین‌الملل برای ایفای نقش در مدیریت و تأمین امنیت تنگه

هرمز برخوردار است.وی با اشاره به تلاش‌های ستکام برای عبور دادن کشتی‌های تجاری از جنوب تنگه هرمز

و نادیده گرفتن ترتیبات موردنظر جمهوری اسلامی ایران، گفت: امنیت آبراه‌های بین‌المللی موضوعی نیست

که بتوان آن را با فشار نظامی یا اقدامات یک‌جانبه مدیریت کرد بلکه نیازمند رعایت حقوق کشورها، توجه به

واقعیت‌های منطقه و تعامل مسئولانه میان بازیگران مختلف است.