



پنج‌شنبه-۸مرداد۱۴۰۵-سال دوازدهم-شماره ۲۵۴۸

دریامحور ۳

اخبار

معاون شیلات بوشهر: جبران خسارت شناورهای صیادی آسیب دیده‌از جنگ در دست پیگیری است



معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات بوشهر گفت: جبران خسارت‌های وارد شده به شماری از شناورهای مردمی مستقر در اسکله صیادی بندر بندو شهرستان عسلویه در پی حملات اخیر آمریکا به منطقه در دستور کار است.

به گزارش اقتصادسرامد، یژن ساسانی پور در جریان بازدید از اسکله‌های صیادی شهرستان عسلویه که با هدف بررسی میدانی وضعیت بنادر، ارزیابی خسارات و رسیدگی به مطالبات صیادان انجام شد، در اسکله صیادی بندو به عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر آسیب‌دیده افزود: اداره‌کل شیلات استان بوشهر از نخستین ساعات وقوع این حادثه، بررسی‌های کارشناسی و پیگیری‌های لازم را برای جبران خسارات وارده به شناورهای آسیب‌دیده در دستور کار قرار داده و این موضوع با همکاری سازمان شیلات ایران و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط با جدیت در حال پیگیری است.

وی با تأکید بر اهمیت حفظ معیشت صیادان ادامه داد: جامعه صیادی همواره نقشی مهم در تأمین امنیت غذایی و اقتصاد ساحل‌نشینان دارد و حمایت از این قشر در شرایط بحرانی از اولویت‌های شیلات استان است.

ساسانی پور بیان کرد: در این ارتباط تمامی ظرفیت‌های قانونی برای تسریع در روند رسیدگی به خسارات و حمایت از صیادان آسیب‌دیده به کار گرفته خواهد شد.معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات استان بوشهر در گفت و گو با صیادان، بر لزوم توسعه زیرساخت‌های بنادر صیادی، ارتقای سطح خدمات و پیگیری مستمر مسائل و مطالبات صیادان شهرستان عسلویه تأکید کرد.

ساسانی‌پور و هیات همراه از دیگر اسکله‌های صیادی شهرستان عسلویه نیز بازدید کردند و از نزدیک در جریان وضعیت زیرساخت‌ها، امکانات بندری، ایمنی بنادر و نیازهای بهر‌میرداران قرار گرفتند.

در جریان این بازدید، اعضای تعاونی صیادی و صیادان محلی نیز به بیان مسائل، مشکلات و دغدغه‌های خود پرداختند و خواستار تسریع در روند جبران خسارات و حمایت از شناورهای آسیب‌دیده شدند.

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران به سرآمد خبر داد:

امروز؛ صیدمیگو در آبهای خلیج فارس آغاز شد

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران از آغاز صید میگو در آبهای استان بوشهر و خوزستان از امروز هفتم مرداد ماه برای شناورهای قایق صیادی و برای شناورهای کلاس لنج از فردا هشتم مرداد ماه خبر داد.

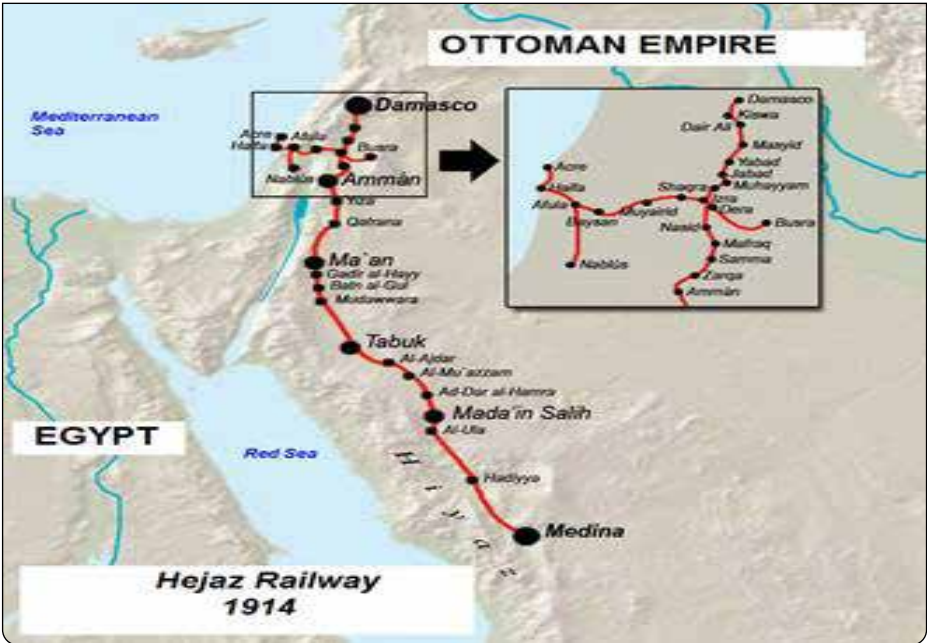
فریبرز رجایی در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد از آغاز صید میگوی دریایی در آبهای استان های بوشهر و خوزستان از امروز هفتم مرداد ماه برای شناورهای قایق صیادی و برای شناورهای کلاس لنج از فردا هشتم مرداد ماه خبر داد.

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران به آمار شناورهای مجاز به صید میگو در آبهای خلیج فارس اشاره کرد و گفت: بر این اساس ۹۹۱ فروند شناور قایق صیادی و ۶۲۵ فروند شناور لنج در آبهای استان خوزستان و ۷۱۳فروند شناور قایق صیادی و ۴۹۹فروند شناور لنج در آبهای استان بوشهر، مجاز به صید میگوی خلیج فارس از امروز خواهند بود.

وی اذعان داشت: با توجه به نتایج بررسی های مراکز تحقیقات، فرآیند خاتم متصل صید در طول فصل باهدف برگزاری کمیته مدیریت صید استان های خوزستان و بوشهر، همچون سالهای گذشته با دقت از سوی سازمان شیلات ایران پیگیری خواهد شد. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران در ادامه گفته های خود یادآور شد: انتظامی رود در طول این فصل گونه میگوی ببری گونه غالب در صیدهای صورت گرفته در استان های خوزستان و بوشهر باشد.

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، تصریح کرد: تنها شناورهای دارای مجوز صید میگو می‌توانند نسبت به صید اقدام کنند و یگان حفاظت شیلات در مدت مجاز اعلام شده برای صید بر انجام فعالیت صیادان نظارت دارد.

رجایی در خصوص مصرف میگوهای صید شده از خلیج فارس، بیان داشت: بخشی از میگوی صید شده به بازارهای هدف صادر و بخشی دیگر نیز در بازار داخلی به مصرف خواهد رسید.



انتخاب نام «راه آهن حجاز» برای این پروژه، به صراحت به دنبال بازآفرینی شکوه عثمانی و تثبیت جایگاه ترکیه به عنوان یک قدرت تاریخی و اقتصادی در منطقه است. این رویکرد، با نگرانی کشورهای عربی چون امارات و مصر که همواره از تئوعثمانیگری ترکیه هراس داشته اند، همراه است و نشان می دهد که همکاری اقتصادی میان آنکارا و ریاض، بر فراز این بدبینی های تاریخی، تا چه اندازه شکننده و مقطعی است. در مقابل، اسرائیل نیز کریدور آیمک را نه فقط یک طرح اقتصادی، بلکه ابزاری برای مشروعیت بخشیدن دیپلماتیک به نقش خود در نظم منطقه ای معرفی می کند و به همین دلیل، هر گونه رقیبی را تهدیدی مستقیم برای امنیت ملی خود می داند.

در نتیجه، آنچه از مرور این نقشه و تحلیل دو کریدور رقیب به دست می آید، این است که آینده غرب آسیا بیش از آنکه به تقابل نظامی و سیاسی دامن بزند، به میدان رقابت بر سر زیرساخت های اقتصادی و اتصال شبکه ای تبدیل شده است. نقشه ارائه شده، با همه جزئیات خود، نشان می دهد که ترکیه و عربستان با اتکا به میراث تاریخی، به دنبال احیای مسیرى هستند که اسرائیل را به حاشیه می راند، در حالی که اسرائیل با تکیه بر حمایت آمریکا، به دنبال تثبیت کریدور آیمک است. اما نقطه اشتراک هر دو مسیر، اردن است؛ کشوری که می تواند با توسعه زیرساخت های خود، پلی میان این دو رقیب باشد و رقابت را از یک بازی صفر و صفر به همکاری منطقه ای تبدیل کند. با این وجود، موانع مالی، امنیتی و سیاسی در مسیر احیای حجاز، به ویژه در سوریه، نشان می دهد که این پروژه در کوتاه مدت با چالش های جدی روبروست و نیازمند اراده سیاسی قوی، سرمایه گذاری کلان و هماهنگی همه جانبه میان کشورهای مسیر است. آنچه مسلم است، این است که این تقاطع ریلی، نه تنها سرنوشت حمل و نقل منطقه را تعیین می کند، بلکه به مثابه نماد عینی تغییر نظم اقتصادی خاورمیانه، سسال ها بر روی صفحه جغرافیای سیاسی این منطقه نقش خواهد بست و هر گونه تغییر در موازنه قدرت، بر روی ریل های فولادی رقص خواهد خورد. ریل هایی که روزگاری برای اتصال امپراتوری عثمانی کشیده شدند، اکنون می توانند به نماد گذار از رقابت های ویرانگر به همکاری های سازنده بدل شوند، به شرط آنکه اراده سیاسی و اعتماد متقابل، جایگزین بدبینی های تاریخی و کابوس های ژئوپلیتیکی شود.

گذاری نیاز دارد که در شرایط تحریم ها و نبود ثبات سیاسی پایدار، غیر عملی به نظر می رسد. همچنین، عدم توافق بر سر تعرفه های گمرکی، استانداردهای فنی ناهمگون، چالش های امنیتی ناشی از حضور گروه های مسلح در مناطق مرزی سوریه و نیز نبود یک نهاد مالی شفاف و مورد اعتماد همه طرف ها، از جمله موانعی هستند که تحقق این چشم انداز را با تردید جدی مواجه ساخته اند. حتی کارشناسان اقتصادی معتقدند که راه آهن، با همه ظرفیت خود، نمی تواند جایگزین کامل برای مسیرهای دریایی ارزان قیمت باشد و صرفاً می تواند بخش کوچکی از ترافیک کالاهای اساسی را از تنگه هر مز منحرف کند، زیرا بخش اعظم صادرات انرژی خلیج فارس به مقصد شرق آسیا، مسیرپایب زمینی را توجیه اقتصادی نمی کند. بنابراین، پروژه احیای حجاز، بیش از آنکه یک جایگزین کامل برای مسیرهای دریایی باشد، یک طرح راهبردی برای باز تعریف نقش ترکیه و عربستان در نظم اقتصادی جدید منطقه است.

نکته دیگری که در نقشه به وضوح قابل تشخیص است، اهمیت شهرهای جنوبی عربستان سعودی مانند تبوک و مداین صالح است که در گذشته نیز به عنوان ایستگاه های اصلی راه آهن حجاز شناخته می شدند. این شهر ها اکنون با چشم انداز جدید اقتصادی، می توانند به قطب های لجستیکی برای ترانزیت کالا به سمت شمال و جنوب تبدیل شوند. همچنین، نزدیکی این مسیر به دریای سرخ و بندر جده، امکان اتصال به بازارهای آفریقا و حتی آسیای جنوب شرقی را از طریق دریای فراهم می آورد و آن را به یک کریدور چند وجهی تبدیل می کند. در مقابل، کریدور آیمک که بر اساس نقشه های دیگر، از بندر حیفاء عبور می کند، با توجه به تنش های اخیر در غزه و تغییرات گسترده در افکار عمومی جهان عرب، با تردیدهای سیاسی جدی مواجه شده است. عادی سازی روابط عربستان و اسرائیل که پیش نیاز اصلی آیمک محسوب می شود، پس از جنگ غزه، دست کم در کوتاه مدت غیر قابل تصور به نظر می رسد. این مسأله، فرصتی بی نظیر را برای ترکیه و عربستان فراهم آورده است تا با تمرکز بر احیای حجاز، جایگاه خود را به عنوان محور اصلی ارتباطات منطقه ای تثبیت نمایند.

با این حال، رقابت بر سر کریدورها، صرفاً یک ماجرای اقتصادی و ترانزیتی نیست، بلکه دارای ابعاد نمادین و هویتی عمیقی است. رجب طیب اردوغان، رئیس جمهور ترکیه، با

«سرآمد» بررسی می کند؛

احیای راه آهن حجاز در سایه رقابت با آیمک

باز آراییی ژئوپلیتیک کریدورهای غرب آسیا

گروه تحلیل – امید ایرانی – نقشه ژئوپلیتیک غرب آسیا، همواره بیش از آنکه بر پایه مرزهای سیاسی ترسیم شود، بر روی شاهرگ های ارتباطی و گذرگاه های تجاری استوار بوده است. امروز، نگاه حرفه مدنان به یک نقشه ریلی خاص معطوف شده است که مسیری از استانبول تا جده را ترسیم می کند؛ همان مسیری که یک قرن پیش، زائران را از دل آناتولی به حرمین شریفین می رساند و اکنون در قالب پروژه ای نوین برای احیای راه آهن حجاز، بار دیگر بر روی میز مذاکرات ترکیه و عربستان قرار گرفته است. این نقشه، با نمایش صریح شهرهایی چون اسکی شهر، قونیّه، آدانا، حاتای، حمص، دمشق، درعا، امان، معان، تبوک، مداین صالح و مدینه، و در نهایت جده، نشان می دهد که این مسیر تاریخی چه پتانسیل عظیمی برای اتصال خلیج فارس به دریای سیاه و اروپا از مسیر سوریه و اردن دارد. اما در سوی دیگر صفحه، کریدور رقیبی به نام آیمک طراحی شده که با عبور از بندر حیفاء در فلسطین اشغالی، قصد دارد هند را به اروپا متصل کند. آنچه در این میان به چشم می خورد، تقابل دو روایت از یک جغرافیا است؛ روایتی که از ریل ها، بنادر و منافع ملی سخن می گوید و سرنوشت نظم اقتصادی غرب آسیا را دستخوش تغییراتی بنیادین خواهد ساخت.

نقشه ارائه شده، به خوبی نشان می دهد که مسیر پیشنهادی ترکیه و عربستان، از قلب تاریخ عبور می کند. این مسیر که از استانبول، به عنوان یکی از مهم ترین گره های ریلی و دریایی ترکیه، آغاز می شود، با عبور از امیت، بیله جیک و کوتاه یا به اسکی شهر می رسد و سپس با گذر از ایون قره حصار و قونیّه، به اولوکیشلا و کارامان می رسد. در ادامه، این خط ریلی با عبور از آدانا و عثمانیه، به اسلامیه و حاتای می رسد و از آنجا وارد خاک سوریه می شود. شهرهای حمص و حما و سپس دمشق، به عنوان یکی از مهم ترین ایستگاه های تاریخی این مسیر، نقش محوری در اتصال این کریدور به عمق شامات ایفا می کنند. پس از دمشق، این خط به درعا می رسد و از مرز اردن عبور کرده و به امان، پایتخت این کشور، متصل می شود. ادامه مسیر از معان می گذرد و وارد خاک عربستان سعودی می شود، جایی که شهرهای تبوک، مداین صالح و العلا، با نافت تاریخی و ظرفیت های لجستیکی، ایستگاه های کلیدی به شمار می روند. در نهایت، این خط به مدینه منوره رسیده و با عبور از بویر، به مکه مکرمه و جده، به عنوان دروازه ورود به دریای سرخ و بازارهای آفریقا و جنوب شرق آسیا، ختم می شود.

این مسیر طولانی، با بیش از سه هزار کیلومتر ریل، نه تنها یک پروژه حمل و نقلی است، بلکه یک راهبرد ژئواکونومیک تمام عیار به ششمار می آید. ترکیه، با بهره گیری از جایگاه خود به عنوان هاب انرژی و ترانزیت، قصد دارد با احیای این خط، حلقه مفقوده اتصال خود به کشورهای عربستان،

معاون محیط زیست دریایی و تالاب های کشور به سرآمد خبر داد:

در صورت تأمین اعتبار؛ عملیات انتقال آب دریای خزر به خلیج گرگان امسال عملیاتی می شود

سمیه ملای – معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: در صورت تأمین اعتبارات لازم، وزارت نیرو به عنوان مجری پروژه، عملیات انتقال آب دریای خزر به میانکاله و خلیج گرگان را با احداث ایستگاه پمپاژ در سال جاری آغاز خواهد کرد.



احمد رضا لاهیجان زاده در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد در خصوص اقدامات در حال انجام جهت احیای میانکاله و خلیج گرگان ناشی از اثرات پسروری دریای خزر، بیان داشت: در جلسه ای که سال ۱۳۹۹ در ستاد ملی احیا و هماهنگی تالاب ها به منظور نجات بخشی خلیج گرگان بر گزار شد، طرح جامع احیای خلیج گرگان و تالاب میانکاله به تصویب رسید.معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: طبق تصمیمات ستاد ملی احیا و هماهنگی تالاب های کشور با توجه به پسروری قابل توجه دریا، لایروبی کانال آشوراده به عنوان گام نخست در نجات بخشی خلیج گرگان مصوب شد.این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، بیان داشت: تصویب لایروبی کانال آشوراده در حالی صورت گرفت که اعلام شد این لایروبی حداکثر چهار سال می تواند به صورت موقت نسبت به نجات بخشی خلیج گرگان عمل کند و باید ظرف این مدت اقدام اساسی تر انجام شود.لاهیجان زاده، تصریح کرد: در همین راستا مطالعه امکان سنجی احداث ایستگاه پمپاژ به عنوان اقدامی مهم در راستای نجات بخشی خلیج گرگان و میانکاله در دستور کار ستاد ملی احیا و هماهنگی تالاب های کشور قرار گرفت.وی در ادامه گفته های خود با اشاره به اینکه همزمان با انجام مطالعه امکان سنجی احداث ایستگاه پمپاژ، عملیات لایروبی کانال آشوراده آغاز شد، اظهار داشت: پس از انجام لایروبی، شاهد ایجاد شرایط نسبتاًخوب در آبگیری خلیج گرگان هستیم.معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست، با اشاره به شدت آبگیری پسروری آب دریای خزر و رسیدن آن به کاهش سالانه ۲۰ سانتی متر، اذعان داشت: به همین منظور احداث ایستگاه پمپاژ آب در خلیج گرگان به صورت جدی در دستور کار قرار گرفت.وی خاطر نشان ساخت: پس از اتمام مطالعه طرح مذکور، احداث ایستگاه پمپاژ آب در سال ۱۴۰۳ در ستاد ملی احیا و هماهنگی تالاب های کشور به تصویب نهایی رسید و مقرر شد وزارت نیرو نسبت به مطالعه بحث امکان سنجی از طریق روش های انتقال آب اقدام کند.به گفته لاهیجان زاده، ۲ هفته پیش عملیات مطالعاتی این پروژه توسط وزارت نیرو به اتمام رسید و در استان گلستان جهت تصویب نهایی ارائه شد؛ بر اساس این مطالعه، پمپاژ آب به خلیج گرگان با استفاده از به روز ترین روش های انتقال آب در دنیا صورت خواهد گرفت. معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست، تأکید کرد: این پروژه هم اکنون در حال خد مجوز ماده ۲۳ برای تأمین اعتبارات لازم است که اگر این مجوز صادر شود و اعتبارات لازم برای احداث ایستگاه پمپاژ تأمین شود، وزات نیرو و به عنوان مجری پروژه، عملیات انتقال آب دریای خزر به خلیج گرگان و میانکاله را در سال جاری تأمین خواهد کرد.

محمد هادی طهرانی مقدم به سرآمد می گوید:

مطالعات جامع گردشگری دریایی و روستایی در سواحل مکران انجام می شود



مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان از انجام مطالعات جامع و علمی در خصوص گردشگری ساحلی، دریایی و روستایی در سواحل مکران بر اساس تصمیم کمیته تخصصی گردشگری استان خبر داد و گفت: این مطالعات پس از نهایی شدن در اختیار شورای ارغبردی گردشگری استان قرار خواهد گرفت.

محمد هادی طهرانی مقدم در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد از برگزاری نخستین جلسه کمیته تخصصی

گردشگری استان سیستان و بلوچستان در تاریخ امروز هفتم مرداد ماه جهت توسعه و رونق گردشگری در این استان، خبر داد.

مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان، افزود: با توجه به اینکه توسعه اقتصاد دریا محور در دستور کار دولت قرار دارد و استان سیستان و بلوچستان نیز با داران بودن سواحل گسترده مکران از قابلیت زیادی در بخش توسعه گردشگری دریایی و بهره برداری اقتصادی از دریا برخوردار است، لذا یکی محورهای مورد بحث در این جلسه، توسعه گردشگری ساحلی و دریایی بود. وی در ادامه گفته های خود خاطر نشان ساخت: در این جلسه مقرر شد محورهای پژوهشی مرتبط با توسعه گردشگری ساحلی و دریایی بیش از گذشته در دستور کار اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان قرار گیرد.

هادی طهرانی مقدم با اشاره به اینکه روستای ساحلی درک واقع در ساحل مکران یکی از کاندیداهای جدی برای ثبت جهانی در سال جاری محسوب می شود، تصریح کرد: لذا در جلسه امروز مقرر شد، گردشگری روستایی با محوریت روستای درک از طریق بهره گیری از ظرفیت های سواحل مکران نیز در دستور کار قرار گیرد.

این مقام مسئول در استان سیستان و بلوچستان تأکید کرد: بر اساس جمع بندی نهایی صورت گرفته در این جلسه، همچنین مقرر شد مطالعات جامع و علمی در خصوص گردشگری ساحلی، دریایی و روستایی در سواحل مکران انجام و سپس این مطالعات در اختیار شورای راهبردی گردشگری استان جهت انجام پروژه های عملیاتی قرار گیرد.

به گفته مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان سیستان و بلوچستان، بررسی راهکارهای اجرایی سند توسعه گردشگری و تدوین برنامه های عملیاتی متناسب با ظرفیت های گردشگری استان از دیگر اهداف برگزاری نخستین جلسه کمیته تخصصی گردشگری استان سیستان و بلوچستان بود