

استقرار زیستگاه‌های مصنوعی برای حمایت از تنوع زیستی سواحل جنوبی خزر



پژوهشگران پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی با طراحی و استقرار سازه‌های آزمایشی در سواحل جنوبی دریای خزر، امکان ایجاد بسترهای جدید برای استقرار ماکرو جلبک‌ها و جوامع کفزی را بررسی می‌کنند؛ اقدامی که می‌تواند به شناخت راهکارهای جبران بخشی از زیستگاه‌های از دست‌رفته در پی عقب‌نشینی آب خزر کمک کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، این فعالیت در قالب طرح پژوهشی «ارزیابی میوفونا به‌عنوان شاخص زیستی بالقوه از تغییرات جوامع کفزی در دریای خزر» به مجری‌گری دکتر مهرشاد طاهری، عضو هیئت علمی پژوهشگاه، و با همکاری مؤسسه اقیانوس‌شناسی شیرشوف آکادمی علوم روسیه در حال انجام است. در بخش زیستگاه مصنوعی این طرح، ۲۰ سازه چوبی حامل صفحات بتنی طراحی و ساخته و در چهار ایستگاه نور، سی‌سنگان، خیرود و نوشهر در عمق حدود یک متری آب مستقر شد. این سازه‌ها با هدف ایجاد بستر سخت و پایدار برای اتصال ماکروجلبک‌ها و استقرار بی‌مهرگان طراحی شده‌اند و به‌گونه‌ای ساخته شده‌اند که کمترین دست‌کاری در محیط دریایی صورت گیرد.

بررسی‌های انجام‌شده در تابستان ۱۴۰۵ نشان داد که در برخی از این سازه‌ها، ده‌ها صدفحات بتنی با ماکروجلبک‌ها و جانوران پوشیده شده‌اند. پژوهشگران با نمونه‌برداری از این صفحات، در حال بررسی میزان استقرار و تنوع موجودات و مقایسه آن با زیستگاه‌های سنگی طبیعی و مصنوعی موجود در سواحل هستند. اهمیت این موضوع از آنجا ناشی می‌شود که بسترهای سنگی طبیعی در سواحل جنوبی خزر پراکنش محدودی دارند و در بخش‌هایی از ساحل، با عقب‌نشینی آب، سنگ‌ها و سازه‌های پیشین از آب خارج شده‌اند. این بسترها محل استقرار ماکروجلبک‌ها و زیستگاه گروهی از موجودات کفزی هستند و در تأمین غذا و پناهگاه برای موجودات کوچک‌تر، از جمله بچه‌ماهیان و سخت‌پوستان، نقش دارند. هم‌زمان، پژوهشگران وضعیت جوامع کفزی سواحل جنوبی خزر را نیز بررسی می‌کنند. در این بخش، نمونه‌برداری از میوفونا، ماکروبنتنوزها، ماکروجلبک‌ها و رسوبات در ایستگاه‌هایی از سه استان گلستان، مازندران و گیلان انجام شده است تا تفاوت زیستگاه‌های سنگی و شنی و تغییرات جوامع کفزی ارزیابی شود.

بر اساس برنامه پژوهش، در ادامه نمونه‌های زیستی شمارش و شناسایی گونه‌ای خواهند شد و مرحله دوم نمونه‌برداری نیز در اواسط پاییز انجام می‌شود. نتایج این بررسی‌ها می‌تواند به ارزیابی ظرفیت زیستگاه‌های مصنوعی برای حمایت از تنوع زیستی و پویایی زنجیره غذایی در سواحل جنوبی دریای خزر کمک کند.



سید گروه تحلیل - مهر دادسوری - آیا جغرافیای دریایی ایران می‌تواند تهدیدات تحریم را به فرصت‌های تجاری بدل کند؟ در اقتصاد جهانی نمی‌توان دریا را صرفاً پهنه‌ای برای عبور و مرور کشتی‌ها معنی کرد؛ دریا در بعدی بزرگ‌تر، شریان انتقال کالا، انرژی، سرمایه و حتی قدرت اقتصادی کشورهاست. بخش عظیمی از تجارت جهانی دریا محور است، به همین علت، بنادر و آبراه‌های راهبردی در معادلات اقتصادی و ژئوپلیتیکی جهان جایگاهی فراتر از یک زیرساخت حمل‌ونقل پیدا کرده‌اند. گسترش همکاری‌های اقتصادی میان کشورهای عضو بریکس، هم‌زمان با تداوم تحریم‌های یک‌جانبه علیه برخی اعضای این مجموعه، پرسش مهمی را پیش روی کشورهایی مانند ایران قرار می‌دهد: آیا بریکس می‌تواند به ایجاد مسیرهای تازه ی تجارت و تقلیل آسیب‌پذیری اقتصاد در برابر تحریم‌ها منجر شود؟

پاسخ به این پرسش را باید نه در یک «راه‌حل فوری و خلق الساعه»، بلکه در مجموعه‌ای از ظرفیت‌های اقتصادی، مالی و دریایی جست‌وجو کرد.

«بریکس» فرازی فراتر از یک پیمان سیاسی

هدف بریکس در ابتدا بر مبنای تقویت گفت‌وگو و همکاری میان اقتصادهای بزرگ نوظهور استوار بود، اما طی سال‌های اخیر، دامنه توجهات آن افزایش یافته و موضوعاتی مانند تجارت، سرمایه‌گذاری، تأمین مالی، استفاده از ارزهای ملی و اصلاح ساختارهای مالی بین‌المللی نیز در دستور کار اعضای آن قرار گرفته است.

اهمیت این انبساط و گسترده‌گی برای کشورهای تحت تحریم در این است که هر چه روابط تجاری میان اعضای بریکس افزایش یابد، امکان بیشتری جهت ایجاد مسیرهای متنوع و مستقل پرداخت و از تقاشک‌های حمل‌ونقل فراهم می‌شود. در بیانی کلان‌تر می‌توان گفت بریکس می‌تواند مسیرهای تجاری جدید را خارج از برخی کانال‌های سنتی ممکن سازد. البته واقعیت موجود اینست که بریکس فعلاً یک اتحادیه اقتصادی یکپارچه با سیاست پولی و تجاری واحد نیست. بلکه تفاهمی نوین است که اعضای آن منافع و اولویت‌ها و ساختارهای اقتصادی متفاوتی دارند، بنابراین تبدیل ظرفیت سیاسی بریکس به یک نظام اقتصادی کاملاً یکپارچه، مستلزم گذشت زمان و توافق‌های عملی فراوانی خواهد بود. اما فعلاً و تا زمانی که این نظم و نظام مورد انتظار ایجاد نشده هم می‌تواند با افزایش همکاری‌های دوجانبه و چند جانبه میان اعضا فرصت‌های تازه‌ای ایجاد کند.

در نشست مجازی مدیرعامل سازمان بنادر با سفرار و روسای نمایندگی‌های ایران در خارج از کشور تاکید شد

ضرورت تقویت دیپلماسی دریایی و استفاده از ظرفیت سفارتخانه‌ها برای توسعه تجارت و حمل‌ونقل دریایی

تحریم؛ محدودیت مالی با ممنوعیت جغرافیایی؟ تحریم‌های اقتصادی معاصر بر خلاف گذشته علاوه بر بانک‌ها و منابع، خدمات بیمه‌ای، کشتیرانی، انتقال فناوری، دسترسی بنادر و حتی تأمین قطعات و خدمات فنی را نیز هدف قرار داده است. به همین سبب مواجهه با تحریم‌ها دیگر مانند گذشته نیست که صرفاً در جستجوی یافتن یک خریدار خاص برای کالاهای صادراتی باشیم. کشور تحریم شده اگر به فکر حفظ تجارت خارجی خود در شرایط تحریم است باید مسیر، بندر، کشتی، بیمه، بانک، ارز و بازار جایگزین داشته باشد. اینجاست که اهمیت بریکس را برای کشورمان دیگر از یک موضوع سیاسی صرف خارج شده و تبدیل به مسئله‌ای اقتصادی و دریایی می‌شود.

ایران؛ چهارراهی میان دریا و خشکی

ایران از مزیتی مهم بهره‌مند است که بسیاری از کشورهای دیگر از آن بی‌بهره‌اند. آن هم قرار گرفتن کشورمان در نقطه اتصال چند حوزه مهم جغرافیایی و اقتصادی مانند خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند، آسیای مرکزی، قفقاز و روسیه است که مجموعه‌ای از بازارها و مسیرهای ارتباطی را پیرامون کشورمان شکل داده‌اند. این موقعیت مهم به ایران اجازه می‌دهد علاوه بر نقش آفرینی در تجارت مستقیم، بتواند از ظرفیت ترانزیت کالا میان شرق و شمال نیز استفاده کند. در این میان، بنادر جنوبی ایران می‌توانند در نقش حلقه های اتصال دریایی، شبکه‌های ریلی و جاده‌ای را به بازارهای شمالی کشور و سپس آسیای مرکزی و روسیه وصل نموده و گسترش دهند.

به بیانی ساده‌تر، اگر ما موفق شویم بندر را به راه‌آهن، راه‌آهن را به بازار و بازار را به یک نظام تجاری پایدار وصل کنیم، «جغرافیا» از یک موقعیت و لوکیشن ثابت و ایستا روی نقشه به یک دارایی اقتصادی مولد و پویا مبدل خواهد شد.

کریدور شمال - جنوب فرصت راهبردی کشور است

کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب کشور را برپروژه ای زاینده و اقتصاد محور است که می‌تواند پیوند مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای هند و کشورهای جنوب آسیا را به ایران، روسیه و بازارهای شمالی‌تر فراهم سازد.

کریدور شمال - جنوب را نباید به مثابه یک در آمد صرفا ترانزیتی تلقی کرد. این مسیر در صورت فعالیت واقعی می‌تواند تقاضا برای خدمات بندری، انبارداری، و گمرکی حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، شرکت‌های لجستیک، تعمیر و نگهداری تجهیزات و طیف گسترده‌ای از خدمات وابسته را

افزایش دهد. از این منظر، ترانزیت را میتوان زنجیره اقتصادی دانست تا صرفاً عبور کالا از خاک کشور.

«بندر» مرکز تولید ثروت ملی؟؟

اگر ایران می‌خواهد از فرصت و ظرفیت بریکس بهره‌مند شود، نباید توسعه بندر را صرفاً در افزایش ظرفیت اسکله ببیند، بلکه ضرورت مجموعه‌ای از مولفه‌های زیرساختی را به صورت هماهنگ و متوازن توسعه دهد.

مراد از عنوان زیر ساخت‌ها کلیات مهمیست که به صورت شرح تیت‌ر به آن اشاره می‌شود.

-اتصال بنادر به شبکه ریلی و جاده‌ای
-توسعه لجستیک و انبارهای تخصصی
-سهولت بخشی به فرآیندهای گمرکی
-توسعه خدمات دیجیتال بندری
-تقویت شرکت‌های حمل‌ونقل
-ایجاد سازوکارهای مناسب مالی و بیمه‌ای
-افزایش ظرفیت تعمیر، نگهداری و خدمات فنی شناورها

.....

در صورت فراهم آوردن چنین شرایطی، بندر از یک نقطه فیزیکی عبور کالا به ساختاری ارزشمند در زنجیره تجارت منطقه‌ای تبدیل خواهد شد.

ارزهای ملی (تجارت بدون دلار) یک مسیر تدریجی و تریجی

یکی از موضوعات مهم در همکاری‌های بریکس، استفاده بیشتر از ارزهای ملی در تجارت میان اعضاست که برای اقتصاد های تحت تحریم، بسیار اهمیت دارد؛ زیرا هر ساز و کاری که باعث شود بخشی از مبادلات از مسیرهای مالی پرریسک یا محدودشده عبور کنند، می‌تواند به کاهش هزینه و پیچیدگی تجارت منجر شود. اما در عین حال، استفاده گسترده از ارزهای ملی نیز چالش‌هایی را به‌دنبال دارد.

بنابراین توصیه می‌شود به جای نگاه داشتن صفری صادی، این موضوع از یک فرآیند تدریجی جهت تنوع‌بخشی به ابزارهای پرداخت بین‌المللی بدانیم.

بریکس و ایجاد فرصتی برای دیپلماسی اقتصادی ایران

عضویت در مجموعه‌های بین‌المللی، تنها زمانی ارزش اقتصادی پیدا می‌کند که به پروژه و قرارداد تبدیل شود. ایران می‌تواند روابط خود با اعضای بریکس در حوزه‌های بنادر، کشتیرانی، و صنایع دریایی، ترانزیت، انرژی، ساخت تجهیزات، تعمیر کشتی، لجستیک و سرمایه‌گذاری زیرساختی را به صورت تفاهمی و یساً تعاملی مکتوب بر روی کاغذ آورد و دنبال کند. خصوصاً در حوزه بندر، به جای نگاه صرفاً داخلی، میتوان در خصوص تبدیل بنادر ایران به سفارتخانه‌ها برای توسعه تجارت و حمل‌ونقل دریایی تأکید کرد. وی با اشاره به ظرفیت اسمی حدود ۳۰۲ میلیون تنی بنادر کشور گفت: با وجود این ظرفیت، در سال‌های گذشته حدود ۵۰ تا ۵۵ درصد ظرفیت بنادر خالی بوده و باید با معرفی ظرفیت‌های بنادر ایران به کشورهای هدف، زمینه استفاده بیشتر از این ظرفیت فراهم شود. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: توسعه زیر ساخت بدون دیپلماسی و دیپلماسی بدون توسعه زیر ساخت، نمی‌تواند به نتیجه مطلوب برسد و تقویت هم‌افزایی میان دستگاه‌های داخلی و کشورهای

«سرآمد» تحلیل کرد؛

نقش بریکس در تحریم کریدورهای دریایی ایران

هاب‌های منطقه‌ای تلاش نمود. تحقق این موضوع نیازمند دیپلماسی اقتصادی فعال است؛ دیپلماسی‌ای که به جای تمرکز صرف بر بیانیه‌ها و نمایش‌های مهیج بی نتیجه، به دنبال جذب سرمایه، ایجاد خط کشتیرانی، انعقاد قراردادهای ترانزیتی و شکل دادن به زنجیره‌های تجارت واقعی باشد.

تحریم و ضرورت کاهش هزینه مبادلات

تحریم یعنی افزایش هزینه مبادله برای کشورهای درگی. دشواری در مسیر انتقال پول یعنی دشواری و محدودیت در بیمه‌های بین‌المللی، تغییر مسیر حمل، کاهش دسترسی به برخی خدمات بین‌المللی، افزایش هزینه‌نهایی و کاهش قدرت رقابت، بنابراین یکی از مهم‌ترین اهداف اقتصادی در شرایط تحریم باید کاهش هزینه مبادله باشد. در این زمینه، بریکس می‌تواند در کنار سایر سازوکارهای منطقه‌ای، فرصتی مناسب برای متنوع کردن شرکای تجاری و تعریف مسیرهای جدید ایجاد کند؛ اما تحقق این ظرفیت به اصلاحات داخلی نیز وابسته است. اگر همچنان فرآیندهای گمرکی طولانی، حمل‌ونقل ریلی ناکافی، خدمات بندری پرهزینه و نظام لجستیک غیررقابتی باشد، حتی ایجاد بازارهای جدید نیز نمی‌تواند تمام ظرفیت جغرافیایی ایران را فعال کند.

جغرافیا به تنهایی ثروت نمی‌آفریند

ایران از نظر جغرافیایی در موقعیتی کم‌نظیر قرار دارد؛ اما تجربه اقتصاد جهانی نشان می‌دهد که موقعیت جغرافیایی به خودی خود ثروت ایجاد نمی‌کند. ثروت زمانی ایجاد می‌شود که جغرافیا با زیر ساخت، سرمایه، مدیریت، فناوری و سیاست‌گذاری مناسب همراه شود. از این منظر، بریکس می‌تواند برای ایران یک فرصت باشد تا مزیت جغرافیایی خود را با مزیت اقتصادی پیوند بزند. ایران می‌تواند به جای آنکه صرفاً صادرکننده کالا یا انرژی باشد، بخشی از ارزش افزوده تجارت منطقه‌ای را از طریق ترانزیت، خدمات بندری، لجستیک و صنایع دریایی به دست آورد.

سخن پایانی؛ بریکس، فرصت یا راه‌حل؟

بریکس را نباید عصبای جادویی برای حل مسئله تحریم دانست. عضویت در این مجموعه به خودی خود محدودیت‌های مالی، بانکی و تجاری را از میان نمی‌برد.

اما بریکس می‌تواند پنجره‌ای برای تنوع‌بخشی به روابط اقتصادی و کاهش برخی وابستگی‌های تجاری و مالی ایجاد کند. برای ایران، اهمیت واقعی این فرصت در جایی نمایان می‌شود که بریکس با «دریا» پیوند بخورد؛ با بندر، کشتی، کریدور، ترانزیت، سرمایه‌گذاری و تجارت. در چنین نگاهی، سواحل جنوبی ایران صرفاً مرز آبی کشور نیستند؛ بلکه می‌توانند دروازه اتصال ایران به شبکه‌ای دانش و تجربه در حوزه بندر تأکید کرد.

طرف همکاری ضروری است. وی همچنین مبادلات بانکی، مسائل بیمه‌ای و سرمایه‌گذاری را از چالش‌های مهم تجارت دریایی عنوان کرد و گفت: سفارتخانه‌های جمهوری اسلامی ایران می‌توانند در معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری و ظرفیت‌های کشور در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب نقش مؤثری ایفا کنند. شکیبی نسب با اشاره به آغاز اقدامات هوشمندسازی بنادر و انتخاب بندر بوشهر به‌عنوان پایلوت سازمان در این حوزه، بر استفاده از تجربیات سایر کشورها و انتقال دانش و تجربه در حوزه بندر تأکید کرد.

طرف همکاری ضروری است. وی همچنین مبادلات بانکی، مسائل بیمه‌ای و سرمایه‌گذاری را از چالش‌های مهم تجارت دریایی عنوان کرد و گفت: سفارتخانه‌های جمهوری اسلامی ایران می‌توانند در معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری و ظرفیت‌های کشور در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب نقش مؤثری ایفا کنند. شکیبی نسب با اشاره به آغاز اقدامات هوشمندسازی بنادر و انتخاب بندر بوشهر به‌عنوان پایلوت سازمان در این حوزه، بر استفاده از تجربیات سایر کشورها و انتقال دانش و تجربه در حوزه بندر تأکید کرد.

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریاد عریزی - اقتصاد سرآمد