

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران به سرآمد خبر داد:

حفاظت از ذخایر ماهیان خاویاری در اولویت سازمان شیلات قرار دارد



سمیه ملایی-معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران با اشاره به وضعیت حساس ذخایر ماهیان خاویاری دریای خزر گفت: با توجه به توافق کشورهای حاشیه دریای خزر، صید تجاری ماهیان خاویاری ممنوع است و اقدامات مرتبط با این گونه‌ها با هدف حفاظت، انجام تحقیقات و بازسازی ذخایر صورت می‌گیرد.

عطاالله رئیسی در گفت‌وگو با اقتصاد سرآمد اظهار کرد: ذخایر ماهیان خاویاری دریای خزر در وضعیت حساسی قرار دارند و مدیریت فعالیت‌های مرتبط با این گونه‌ها با هدف حفظ جمعیت‌های طبیعی و فراهم کردن زمینه بازسازی ذخایر انجام می‌شود.

معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، افزود: بر اساس توافق کشورهای حاشیه دریای خزر، صید تجاری ماهیان خاویاری ممنوع است و صید این گونه‌ها صرفاً در چارچوب اهداف تحقیقاتی و با هدف حفاظت و بازسازی ذخایر امکان‌پذیر است.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با تأکید بر ضرورت رعایت ضوابط حفاظتی تصریح کرد: حفاظت از ماهیان خاویاری و جلوگیری از برداشت تجاری آن‌ها، الزامات مدیریت منابع آبی دریای خزر است و اقدامات مرتبط با این گونه‌ها باید با رویکرد حفظ ذخایر و احیای جمعیت‌های طبیعی انجام شود.

رئییی خاطرنشان کرد: با توجه به اهمیت ماهیان خاویاری در تنوع زیستی و ارزش اقتصادی و زیست‌محیطی دریای خزر، حفاظت از ذخایر این گونه‌ها و اجرای برنامه‌های بازسازی، نقش مهمی در پایداری منابع آبی این دریا دارد.

وی با اشاره به مصوبه کمیته مدیریت صید سازمان شیلات ایران اظهار کرد: بر اساس این مصوبه، صید ماهیان استخوانی در دریای خزر از تاریخ ۲۰ مهرماه ۱۴۰۵ به‌طور رسمی آغاز شده است لذا در نظر داریم گشت‌های ویژه را برای جلوگیری از صید‌های غیرمجاز که منجر به صید ماهیان خاویاری شود را نیز نسبت به گذشته افزایش دهیم.

واکاوی راهبردی یک عضو هیئت علمی دانشگاه علوم دریایی نوشهر:

آیاتنگه هرمرز تنها نقطه شکننده اقتصاد دریامحور جهانی است؟



ایران از یک سو در مجاورت یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی جهان قرار گرفته و از سوی دیگر به آب‌های آزاد، خلیج فارس، دریای عمان و در نهایت اقیانوس هند دسترسی دارد. بنابراین موقعیت جغرافیایی ایران صرفاً یک ویژگی نقشه‌ای نیست؛ می‌تواند یک دارایی ژئواکونومیک باشد. اما تبدیل جغرافیا به مزیت اقتصادی نیازمند زیرساخت است: بندر رقابتی + لجستیک کارآمد + اتصال ریلی و جاده‌ای + خدمات دریایی + فناوری اطلاعات + تسهیل تجارت + امنیت و ایمنی + حکمرانی کارآمد بدون این عناصر، موقعیت جغرافیایی به تنهایی نمی‌تواند مزیت پایدار ایجاد کند. در مقابل، اگر این ظرفیت‌ها به درستی توسعه یابند، ایران می‌تواند از موقعیت خود برای ایفای نقش فعال‌تر در کریدورهای تجاری، ترانزیت، لجستیک منطقه‌ای و اقتصاد دریامحور استفاده کند.

نتیجه‌گیری

۱- گلوگاه‌های دریایی را نباید نقاط جداگانه‌ای روی نقشه دانست. ۲- آنها اجزای یک شبکه جهانی جریان کالا، انرژی و سرمایه هستند. ۳- هرگاه یک گلوگاه دچار اختلال شود، جهان الزاماً متوقف نمی‌شود؛ اما مسیر جریان تغییر می‌کند و هزینه، زمان و ریسک افزایش می‌یابد. از این منظر، شاید پرسش اصلی آینده تجارت جهانی این نباشد که: «کدام مسیر دریایی مهم‌تر است؟» بلکه این باشد: «چقدر شبکه تجارت جهانی در برابر اختلال هم‌زمان یا زنجیره‌ای در گلوگاه‌های دریایی تاب‌آور است؟» این پرسش، ما را مستقیماً به یکی از مهم‌ترین موضوعات اقتصاد دریامحور آینده می‌رساند: «تاب‌آوری شبکه‌های تجارت و لجستیک دریایی در عصر بحران‌های چندگانه» بحران هرمرز، سوئز، باب‌المندب و حتی محدودیت‌های کانال پاناما یک پیام مشترک دارند: آینده اقتصاد و تجارت دریایی فقط متعلق به کسانی نیست که مسیرهای بیشتری در اختیار دارند؛ متعلق به کسانی است که می‌توانند در شرایط اختلال، جریان اقتصاد و تجارت دریامحور را حفظ کنند.

در روز از تنگه مالاکا و حدود ۲۰۹ میلیون بشکه در روز از تنگه هرمرز عبور کرده است. در همین دوره، حجم نفت عبوری از مسیر سوئز و SUMED (خط لوله نفت سوئز-مدیترانه) حدود ۴۰۹ میلیون بشکه و از باب‌المندب حدود ۴۰۲ میلیون بشکه در روز بوده است. این ارقام به خوبی نشان می‌دهد که چرا اختلال در این نقاط می‌تواند پیامدهایی فراتر از یک منطقه جغرافیایی ایجاد کند. اگر یک گلوگاه مختل شود چه اتفاقی می‌افتد؟ در نگاه اول، پاسخ ساده به نظر می‌رسد: کشتی‌ها مسیر دیگری را انتخاب می‌کنند. اما اقتصاد حمل‌ونقل دریایی به این سادگی عمل نمی‌کند. تغییر مسیر ممکن است موجب افزایش مسافت سفر-افزایش مصرف سوخت-افزایش زمان تحویل-افزایش نیاز به ظرفیت ناوگان-افزایش هزینه بیمه-افزایش نرخ کرایه حمل-تغییر برنامه ورود و خروج بنادر-افزایش موجودی مورد نیاز شرکت‌ها و ایجاد تأخیر در زنجیره تأمین شود. بنابراین، «مسیر جایگزین» الزاماً به معنای «راه حل بدون هزینه» نیست. برای مثال، افزایش استفاده از مسیر دماغه امیدنیک (مسیر جایگزین دریای سرخ و کانال سوئز/جنوب آفریقا) در سال‌های اخیر نشان داد که تجارت جهانی می‌تواند بخشی از جریان خود را از گلوگاه‌های مختل شده دور کند، اما این تغییر مسیر هزینه‌ها و زمان بیشتری به همراه دارد. EIA (اداره اطلاعات انرژی آمریکا) برآورد کرده است که در نیمه نخست ۲۰۲۵ حدود ۹۰۱ میلیون بشکه در روز نفت از مسیر دماغه امیدنیک عبور کرده است.

پدیده مهم‌تر: انتقال فشار از یک گلوگاه به گلوگاه دیگر یکی از مهم‌ترین مفاهیمی که باید در مطالعات اقتصاد دریامحور مورد توجه قرار گیرد، انتقال فشار در شبکه (Network Pressure Transfer) است. فرض کنیم یک گلوگاه دچار اختلال شود. جریان کالا به سمت مسیر جایگزین حرکت می‌کند. در نتیجه، ممکن است: تقاضا برای مسیر جایگزین ↑ ترافیک دریایی ↑ تقاضا برای بندر و کشتی ↑ زمان انتظار ↑ هزینه حمل ↑ ریسک عملیاتی ↑ مسیر

گروه تحلیل - دکتر علیرضا

محمدی - آیا اقتصاد جهانی به تنها یک شریان وابسته است یا بحران در گلوگاه‌ها مانند مداری بسته در سراسر اقیانوس‌ها سرریز می‌شود؟ روایتی تحلیلی و مستند از خطوط پنهان انتقال فشار در کشتیرانی بین‌المللی و توصیه‌های راهبردی برای ارتقای تاب‌آوری و سیاست‌گذاری توسعه دریامحور ایران.

به گزارش اقتصادسرآمد از مارین نیوز، هم‌زمان با تغییر الگوهای کشتیرانی جهانی و اولویت یافتن «تاب‌آوری زنجیره تأمین»، دکتر علیرضا محمدی، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر، در یادداشتی با عنوان «آیاتنگه هرمرز تنها نقطه شکننده اقتصاد دریامحور جهانی است؟» (منتشرشده در بخش یادداشت‌های علمی پایگاه سیویلیکا به تاریخ ۲۵ مهر ۱۴۰۵) به تحلیل شبکه گلوگاه‌های دریایی، انتقال فشار ترانزیت و پیامدهای آن برای سواحل مکران و آب‌های آزاد پرداخته است که مشروح آن در ادامه می‌آید: گلوگاه‌های دریایی جهان: از هرمرز تا مالاکا، سوئز و پاناما؛ شبکه‌ای که تجارت جهانی را به هم متصل می‌کند در تحلیل نخست، تنگه هرمرز را به عنوان نمونه‌ای از تبدیل یک آبراه منطقه‌ای به یک گلوگاه اقتصادی جهانی بررسی کردیم. اما یک پرسش مهم‌تر مطرح می‌شود: آیا اقتصاد دریامحور جهانی فقط به تنگه هرمرز وابسته است؟

اقتصاد جهانی امروز به مجموعه‌ای از گلوگاه‌های دریایی (Maritime Chokepoints)، کانال‌ها، تنگه‌ها، بنادر و مسیرهای جایگزین وابسته است که مانند حلقه‌های یک زنجیره به یکدیگر متصل شده‌اند. در واقع، یکی از ویژگی‌های مهم اقتصاد دریامحور معاصر این است که اختلال در یک نقطه می‌تواند فشار را به نقاط دیگر شبکه منتقل کند.

اقتصاد جهانی؛ اقتصادی دریایی و شبکه‌ای بر اساس گزارش‌های UNCTAD، بیش از ۸۰ درصد تجارت کالایی جهان از نظر حجم از طریق دریا جابه‌جایی می‌شود. بنابراین امنیت و کارایی حمل‌ونقل دریایی فقط یک مسئله مربوط به صنعت کشتیرانی نیست؛ بلکه یکی از پیش‌شرط‌های عملکرد اقتصاد جهانی است.

در چنین اقتصادی، مسیرهای دریایی را می‌توان به شبکه‌ای تشبیه کرد که دارای نقاطی با اهمیت بسیار بیشتر از سایر نقاط است. این نقاط همان گلوگاه‌های دریایی هستند. اگر یک مسیر عادی مسدود شود، ممکن است کشتی نتواند مسیر دیگری را انتخاب کند. اما در مورد یک گلوگاه دریایی، گزینه‌های جایگزین معمولاً محدودتر، طولانی‌تر یا پرهزینه‌تر هستند. به همین دلیل، اهمیت یک گلوگاه فقط به حجم عبوری از آن بستگی ندارد؛ بلکه به هزینه جایگزینی آن مسیر نیز وابسته است. پنج گلوگاه دریایی مهم؛ پنج نقطه حساس در شبکه اقتصاد دریامحور جهانی:

۱- تنگه هرمرز: گلوگاه انرژی (نفت و LNG) در اتصال خلیج فارس به بازار جهانی
۲- تنگه مالاکا: گلوگاه انرژی و تجارت در اتصال اقیانوس هند با شرق و جنوب شرق آسیا
۳- کانال سوئز: گلوگاه تجارت جهانی در اتصال آسیا، اروپا و مدیترانه
۴- باب‌المندب: گلوگاه تجارت و انرژی در اتصال دریای سرخ به خلیج عدن
۵- کانال پاناما: گلوگاه تجارت بین اقیانوس‌های آرام و اقیانوس اطلس و آرام داده‌های EIA نشان می‌دهد در نیمه نخست ۲۰۲۵، حدود ۲۳.۲ میلیون بشکه نفت