

چالش ها و راهکار های رشد صنعت آبی

پروری در کهگیلویه و بویراحمد

رئیس جهاد کشاورزی کهگیلویه و بویراحمد شبیلات را از ظرفیت های مهم استان و تشکیل اتحادیه آبی پروران را برای رشد این بخش از اقتصاد استان ضروری دانست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی معتمدی پور گفت: مهم ترین مشکل بخش شبیلات در استان نبود یک تشکل بوده و با توجه به ایجاد زنجیره ارزش راهبردی شبیلات، تشکیل اتحادیه آبی پروران از ضروریات است.

تشکیل اتحادیه آبی پروران می تواند با پیگیری مشکلات در رفع مشکلات و توسعه صنعت آبی پروری در کهگیلویه و بویراحمد ایفا کند. این اتحادیه می تواند با ایجاد تعامل و همکاری با دستگاه های متولی، زمینه را برای بهبود شرایط تولید و افزایش بهره وری در این صنعت فراهم کند.

اتحادیه آبی پروران می تواند با پیگیری مشکلات پرورش دهندگان ماهی از طریق دستگاه های متولی، زمینه را برای رفع این مشکلات فراهم کند. این اتحادیه می تواند با برگزاری جلسات مشترک با مسئولان، مشکلات پرورش دهندگان ماهی را مطرح

و راهکارهای رفع آنها را ارائه دهد.

علاوه بر این، اتحادیه آبی پروران می تواند با ایجاد سازوکار مناسب، زمینه را برای دریافت تسهیلات و حمایت های دولتی برای پرورش دهندگان ماهی فراهم کند. این اتحادیه می تواند با مذاکره با بانک ها و سایر دستگاه های دولتی، شرایط دریافت تسهیلات و حمایت های دولتی را برای پرورش دهندگان ماهی تسهیل کند.

معتمدی پور، رئیس جهاد کشاورزی کهگیلویه و بویراحمد نبود شرکتهای دانش بنیان در این زمینه، نبود رشته دانشگاهی در دانشگاه های استان را از جمله کمبودهای این صنعت مهم در استان برشمرد.

یکی از مهم ترین کمبودهای صنعت آبی پروری در کهگیلویه و بویراحمد، نبود شرکتهای دانش بنیان در این زمینه است. شرکتهای دانش بنیان می توانند با استفاده از فناوری های نوین، به بهبود تولید و بهره وری در صنعت آبی پروری کمک کنند. این شرکت ها می توانند در زمینه های مختلف از جمله تولید بچه ماهی، پرورش آبزیان، فناوری محصولات آبی و بازاریابی محصولات آبی فعالیت کنند.

رئیس جهاد کشاورزی استان یکی دیگر از کمبودهای صنعت آبی پروری در کهگیلویه و بویراحمد را نبود رشته دانشگاهی در دانشگاه های استان عنوان کرد.

وجود رشته دانشگاهی در زمینه آبی پروری می تواند به تربیت نیروی انسانی متخصص و ماهر در این صنعت کمک کند. این رشته می تواند در زمینه های مختلف از جمله پرورش ماهی، فرآوری محصولات آبی و بازاریابی محصولات آبی فعالیت کند.

به گفته رئیس جهاد کشاورزی کهگیلویه و بویراحمد نبود مشاور با اطلاعات فنی و قانونی نیز یکی از کمبودهای صنعت آبی پروری در کهگیلویه و بویراحمد است.

پرورش ماهی در دوسد لرستان

مدیرکل شبیلات لرستان از پرورش ماهی در ۴۰ قفس در استان خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، کیارش بیرانوند به ایسنا اظهار کرد: در زمینه پرورش ماهی در قفس حدود ۴۰ قفس در آب داریم که این مزارع در دو سد مروک و هاله فعال هستند.

وی افزود: ۲۵ قفس در سد ایوان داریم که تبدیل به آب شرب شده و حق پرورش ماهی در آن را نداریم و به حکم دادگاه قفس های ما را به ساحل سد آورده و همین طور مانده اند.

بیرانوند بیان کرد: در سد حوضیان نیز قفس های پرورش ماهی را به حکم دادگاه جمع آوری کردند و امور آب ضبط کرد و اعلام شده اولویت آب شرب است و باید به سد رودبار بروید.

این مسئول اضافه کرد: ما دو سد برای پرورش ماهی در قفس داریم که یکی سد رودبار است و کار کردن در آنجا بسیار سخت است و دسترسی به سد وجود ندارد مگر اینکه یک هلدینگ قوی بیاید که چندین میلیارد هزینه کند.

مدیرکل شبیلات لرستان همچنین در خصوص بازاریچه آبزیان استان گفت: چه سالی مجوز بازاریچه را گرفته ایم اما خودمان به تنهایی نمی توانیم کار را انجام دهیم، چندین مرتبه گفتیم پول و مجوزها از ما، مشکلات را حل کنند که ما بازاریچه را بسازیم.

وی تصریح کرد: در حال حاضر سالیانه ۵۰۰ کیلو خاویار و ۱۵۰ تن گوشت ماهی خاویاری در لرستان تولید می شود و این درحالی است که ظرفیت موجود بیشتر از این موارد است.



سنگ گروهِ ترانزیت – توحید و رستان-

تنگه باب المندب در هفته های گذشته و با تشدید بی سابقه تنش ها در منطقه حساس استراتژیک تجارت جهانی در صدر خبرها قرار گرفته است. تنگه باب المندب یک آبراه باریک است که دریای سرخ را از اقیانوس هند جدا می کند همچنین، این حلقه ای مهم در کوتاه ترین و کم هزینه ترین مسیر تجاری دریایی است که شرق آسیا را به اروپا متصل می کند. این تنگه کلید کنترل تقریباً تمام عملیات کشتیرانی بین اقیانوس هند و دریای مدیترانه از طریق کانال سوئز است. تنگه باب المندب از سمت شمال شرقی با یمن و از سمت جنوب غربی با اریتره و جیبوتی همسایه است. جزیره «پریم» یمن این تنگه را به دو بخش تقسیم و کشتی های عظیمی از کانال غربی که وسیع ترین و عمیق ترین کانال بوده عبور می کنند و عرض آن در باریک ترین نقطه به حدود ۲۵ کیلومتر و عمق به ۳۱۰ متر می رسد. کانال کوچکتر دیگر (اسکندر)، در امتداد سواحل یمن قرار دارد و ۳.۲ کیلومتر عرض دارد. از نظر تاریخی موقعیت استراتژیک این تنگه به عرصه درگیری های منطقه ای و بین المللی تبدیل شده است و قدرت های رقیب با ایجاد پایگاه های نظامی در جزایر و کشورهای ساحلی آنجا و با استفاده از کنترل تنگه و بستن آن به روی مخالفان، تلاش می کنند تا نفوذ خود را در آن تقویت کنند.

اهمیت راهبردی تنگه باب المندب پس از ایجاد کانال سوئز

امپراتوری بریتانیا جزیره پریم در باب المندب را در طول جنگ های متعدد تصرف کرده بود و از این جزیره عمدتاً به عنوان ایستگاه سوخت گیری

برای کشتی های بخار زغال سنگ استفاده می کرد که به پایگاه دریایی خود در عدن و در ساحل جنوبی یمن در حدود ۱۰۰ مایلی شرق باب المندب، رفت و آمد می کردند. حضور انگلیس در این منطقه تا اواخر دهه ۱۹۶۰ ادامه داشت تا اینکه جزیره پریم به حاکمان یمن جنوبی واگذار شد. اهمیت تنگه باب المندب با گشایش کانال سوئز در سال ۱۸۶۹ افزایش یافت، زیرا به یکی از راه های ارتباطی کوتاه در مسیر دریایی تبدیل شد که شرق آسیا و اروپا را به هم متصل می کند. با این وجود، اهمیت اقتصادی این تنگه در طول زمان افزایش یافته است، زیرا به دلیل زمان و صرفه جویی در هزینه های مالی، یک کریدور دریایی مهم برای تجارت بین الملل تشکیل داده است. این تنگه در حال حاضر از ترافیک ناوبری سنگینی در هر دو جهت برخوردار است، زیرا اکثر مبادلات تجاری بین آسیا و اروپا از آن عبور می کند. به طوریکه، باب المندب با دهه ۱۹۳۰ و ظهور نفت در خلیج فارس اهمیت اقتصادی بسیاری پیدا کرد و به دلیل وسعت، عمق کانال ها و توانایی آن در جابجایی آسان کشتی ها و نفتکش های بزرگ در هر دو جهت، به یکی از بهترین گذرگاه های آبی مهم برای منابع انرژی در جهان تبدیل شد و یکی از اضلاع مثلث گذرگاه های راهبردی حمل و نقل انرژی (هرمز، باب المندب و سوئز) را تشکیل می دهند. باب المندب سپس از تنگه مالاکا و هرمز، از نظر ترانزیت منابع انرژی در رتبه سوم جهان قرار دارد.

دلایل تشدید تنش چیست؟

پس از وقوع نبرد «طوفان الاقصی» در ۱۷ اکتبر ۲۰۲۳ بین مقاومت فلسطین و رژیم اسرائیل، انصارالله

بررسی «روزنامه دریایی سرآمد» از راهبرد تنگه

باب المندب پس از ایجاد کانال سوئز

استراتژی جنبش تجارت جهانی برای تنگه باب المندب چیست؟

اهمیت باب المندب برای تجارت اروپا و آسیا

سازمان بین المللی دریانوردی تخمین می زند که تا یک چهارم ترانزیت جهانی از این مسیر (باب المندب، دریای سرخ، کانال سوئز) عبور می کند که معادل چندین میلیارد تن محموله در سال است. به گفته اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده، این امر شامل حدود ۴.۵ میلیون بشکه نفت در روز است که از کشورهای حوزه خلیج فارس و کشورهای آسیایی تامین می شود. همچنین، تعداد کشتی های عبوری از تنگه باب المندب سالانه بیش از ۲۱ هزار فروند برآورد می شود که معادل ۵۷ کشتی در روز است. برای نمونه، کشتی های نفت خیز خلیج فارس که مقصدشان اروپا و آمریکای شمالی است، می توانند با عبور از باب المندب از حرکت در اطراف دماغه امید نیک (نقطه جنوبی آفریقا) اجتناب کنند. برای مثال، سفر از عربستان سعودی به روتردام از طریق باب المندب و کانال سوئز حدود ۲۲ روز طول می کشد، در حالی که اگر کشتی آفریقا را دور بزند، ۳۹ روز طول می کشد. عربستان سعودی تنها می تواند نفت خام بیشتری را از طریق خطوط لوله به بندر ینع در دریای سرخ منتقل کند و از آنجا می توان بشکه ها را برای تحویل از طریق کانال سوئز در نفتکش ها بارگیری کرد. این مسیر به کشتی ها امکان می دهد از عبور از باب المندب خودداری کنند. این خط لوله که شرق و غرب سعودی را به هم متصل می کند، ۱۲۰۰ کیلومتر امتداد دارد و ظرفیت تولید ۵ میلیون بشکه در روز دارد، اما برای انتقال نفت خام به ۴ پالایشگاه در امتداد ساحل دریای سرخ نیز استفاده می شود.

دیپ



معاون محیط زیست دریایی سازمان محیط زیست تاکید کرد

لزوم حمایت راپمی از راه اندازی مرکز منطقه ای

تنوع زیستی در جمهوری اسلامی

معاون محیط زیست دریایی و تالاب ها سازمان حفاظت محیط زیست گفت: در جلسه چهاردهم شورای سازمان منطقه ای حفاظت از محیط زیست دریایی (راپمی) در خصوص راه اندازی «مرکز منطقه ای تنوع زیستی» در جمهوری اسلامی تصمیم گیری شد و از آن زمان تاکنون مجموعه ای از اقدامات جامع توسط جمهوری اسلامی ایران انجام شده است اما ما همچنان منتظر حمایت «راپمی» برای راه اندازی آن هستیم.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی ذوالجودی که به نمایندگی از طرف هیات جمهوری اسلامی ایران در اجلاس «راپمی» حاضر شده است، در این جلسه اظهار کرد: بیش از ۴۰ سال است که با سازمان راپمی برای حفاظت از محیط زیست دریایی منطقه همکاری می کنیم. در این مدت همه ما سعی کرده ایم اقدامات موثری برای جلوگیری و کنترل آلودگی این منطقه دریایی و حفظ محیط زیست منحصر به فرد آن انجام دهیم اما اکنون زمان آن رسیده است که به طور جدی رویکرد جدیدی برای این موضوع داشته باشیم.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست اضافه کرد: در این جهت یکی از موثرترین سیاست ها استفاده از یک نقشه راه است؛ سندی که مسیر استراتژیک را مشخص و به ما کمک می کند تا بدانیم چگونه به اهداف خود برسیم. خوشحالیم که این برنامه راهبردی یا راهنمایی سازمان منطقه ای راپمی و همکاری همه نمایندگان کمیته راهبری تدوین شده است. وی افزود: سند بسیار خوبی تهیه شده است. ما این سند را تأیید می کنیم و فقط اصلاحات جزئی را در آن اعمال کردیم و قبل از جلسه برای «راپمی» فرستادیم که امیدواریم توسط سایر کشورهای عضو نیز پذیرفته شود. ما آمادگی کامل خود را برای همکاری با منطقه برای اجرای این طرح استراتژیک و حمایت از همه تلاش ها در جهت رسیدن به یک منطقه دریایی پایدار اعلام می کنیم. ذوالجودی تصریح کرد: موضوع دیگری که مایلیم در جلسه یادآوری کنیم «تشکیل مرکز منطقه ای تنوع زیستی» در جمهوری اسلامی ایران است که در جلسه چهاردهم شورای «راپمی» در خصوص آن تصمیم گیری شد و از آن زمان تاکنون مجموعه ای از اقدامات جامع توسط جمهوری اسلامی ایران انجام شده است اما ما همچنان منتظر حمایت «راپمی» برای راه اندازی آن هستیم و آمادگی کامل خود را در این رابطه اعلام می کنیم.

به گزارش روابط عمومی سازمان حفاظت محیط زیست، شورای «راپمی» که متشکل از وزرای محیط زیست کشورهای عضو کنوانسیون کویت است بالاترین رده اجرایی تصمیم گیری «راپمی» است. مسئولیت اجرای وظایف شورا در دوره زمانی مابین جلسات، برعهده کمیته اجرایی (Executive Committee) است که جلسات آن می بایست هر ساله برگزار شود که سی و هفتمین جلسه این کمیته امروز در محل دبانه راپمی در کویت برگزار شد.

باتلب



فرمانده نیروی دریایی ارتش:

قصد داریم به قطب جنوب برویم

ناوشکن دنامشتری های زیادی دارد

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران گفت: بهتر است که ناوگان دریایی آمریکا به همان "خلیج خوک ها" برگردد و آنجا را مدیریت کند تا مواد مخدر کمتری وارد کشورشان شود و البته با رفتن آنان منطقه ما نیز روی آرامش را خواهد دید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، دریادار شهرام ایرانی در مشهد افزود: اصولاً ناوگان دریایی آمریکا در دریای سرخ را یک نیروی غیرموجه می دانیم و مجموعه همراه آنها را نیز ائتلاف تلقی نمی کنیم. وی گفت: در حقیقت آمریکا برخی کشورها را به زور به سمت خود می برد که کشورهای کوچک و ضعیف نیز مجبور به همراهی با آنان می شوند و بر این اساس نمی توان چنین مجموعه ای را ائتلاف نامید.

فرمانده نیروی دریایی ارتش در خصوص جایگاه حقوقی حضور ناوگان آمریکا در منطقه گفت: کشورهای منطقه خود ظرفیت و توانمندی تأمین امنیت آبهای غرب آسیا و دریای سرخ را دارند، آمریکایی ها به دنبال ایجاد چالش هستند و تلاش دارند با وارونه نمای واقعیت، به اهداف خود رسیده و به زور در منطقه حضور داشته باشند. دریادار ایرانی افزود: پیش نیاز حضور نیروهای آمریکایی در منطقه آن است که از آنها درخواست شده باشد و این درخواست باید از طرف کشورهای منطقه و با سازمان ملل صورت گیرد که در شرایط کنونی نه کشورهای منطقه درخواستی از آنان داشته اند و نه سازمان ملل تکلیفی بر دوش آمریکا گذاشته است.

وی خاطر نشان کرد: در طول سالیان گذشته بارها شاهد بوده ایم که کشتی هایی با پرچم کشورهای غربی مورد تهدید دزدان دریایی منطقه قرار گرفته اند اما ناوگان دریایی آمریکا با وجود نزدیکی به این شانورها، هیچ کمکی به آنان نکرده است. فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران افزود: گاه حتی شده است که این کشتی های گرفتار دزدان دریایی در نزدیکی ناوگان آمریکایی، آنقدر پشت رادیو التماس کرده اند که در نهایت به همرزمان خود که در آبهای منطقه مستقرند، اعلام کرده ایم به کمک کشتی های در معرض تهدید دزدان دریایی بشتابند. ایرانی اضافه کرد: برخلاف ادعای آمریکایی ها که می گویند حضورشان امنیت ساز است، باید گفت که بر عکس حضورشان کاملاً امنیت منطقه را دچار چالش کرده و به هم ریخته است.

وی گفت: در مدت اخیر یمنی ها اصلاً با ناوگان تجاری آمریکا و یا منافع آنها در دریای سرخ کاری نداشته اند و تهدید یمنی ها به جز کشتی های دارای پرچم منحوس رژیم صهیونیستی، متوجه دیگر شناورها نشده است. فرمانده نیروی دریایی ارتش ادامه داد: آمریکایی ها الا ن باید برای حضور در دریای سرخ دستاویزی داشته باشند لذا خودشان را در منطقه درگیر کرده اند تا عمداً دریای سرخ را نقطه چالش نشان دهند. دریادار ایرانی اضافه کرد: هیچگونه چالشی برای ناوگان دریایی تجاری در دریای سرخ وجود ندارد و بسیاری از کشتی ها در این منطقه دریانوردی می کنند و حتی ایران با درخواست خود آنان، این کشتی ها را همراهی می کند.