

مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان:

**برای رسیدن به روسیه، آذربایجان را با بنادر شمالی دور می‌نیم**



مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان اظهار داشت: مقاصد کامیون‌های حامل کالاهای صادراتی اصولاً روسیه است و تعداد کمی از کامیون‌ها مقصد نهایی ارمنستان و آذربایجان را دارند. بنابراین با توجه به مشکلاتی که آذربایجان برای کامیون‌های ایرانی به وجود آورده بهترین حالت این است که تمام کامیون‌هایی که در مرز قریباغ و مرز آستارا مانده‌اند و برای رسیدن به روسیه یا ارمنستان مجبور به تردد از آذربایجان هستند، از راه دریا و با کشتی‌های رو رو به طور مستقیم به روسیه بروند.به گزارش اقتصادسراسر آماناز ایلنا، با بداخلاقی‌های آذربایجان در مرز قریباغ یا کامیون‌ها ایرانی و توهم این کشور برای حذف ایران از کریدورهای ترانزیتی منطقه و از صر فقه افتادن کریدور جنوب- شمال با محوریت ایران؛ به امید پشتیبانی پاکستان و ترکیه، کشورمان هم نقشه حذف آذربایجان از مسیر ترانزیتی به روسیه و کشورهای CIS را بر روی میز دارد. یکی از گزینه‌ها برای حذف آذربایجان بیجز راه‌اندازی مسیر زمینی مستقل به ارمنستان که تنها ساخت ۵ کیلومتر از آن باقی مانده، فعالسازی بنادر شمال کشور است که به گفته مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان، بندر انزلی این ظرفیت را دارد که با پذیرش کشتی‌های رو کامیون‌های حامل بار صادراتی را به طور مستقیم به روسیه حمل کند و به زودی بندر آستارا هم به این ظرفیت و امکان دست پیدا می‌کند.

حمیدرضا آبایی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایلنا درباره امکان استفاده از ظرفیت‌های مسیر دریایی برای جایگزین شدن مسیر زمینی به آذربایجان اظهار داشت: موضوع بسیار مهم در استفاده در بنادر و حمل و نقل دریایی موجود بودن زیرساخت‌ها است. در استفاده از مزیت مسیر و حمل و نقل دریایی، زیرساخت‌ها تعیین‌کننده هستند. وی ادامه داد: همچنین در زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی، بنادر حرف اول را می‌زنند و بسیار تاثیرگذار هستند موضوع مهم این است که بنادر امکان پذیرش کشتی‌هایی که بتوانند به حمل و نقل جاده‌ای پذیرش دهند (کشتی‌های رو رو) را داشته باشند و این زیر ساخت در بنادر تأمین باشد که در این حوزه هماهنگی‌های خوبی در بنادر انزلی و آستارا انجام شده‌است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با بیان اینکه در بندر انزلی توانستیم ۱۲ نوبت کشتی‌ی رو رو را پذیرش دهیم، گفت: هر چند در پذیرش کشتی رو رو در بندر انزلی موفق بودیم اما متأسفانه در ورود و تجمع کامیون‌های حامل کالا به مقاصد کشورهای مشترک المنافع مانند روسیه و قزاقستان و حتی ازبکستان و قزقیزستان، توانستیم هماهنگی‌های بین دستگاهی را انجام دهیم. وی با تأکید بر اینکه بندر انزلی آماده پذیرش کشتی رو رو است و به زودی در بندر آستارا هم کشتی رو رو می‌تواند پهلو بگیرد، ادامه داد: پذیرش کشتی رو رو برای حمل کامیون‌های حامل بار و رساندن آن به مقصد روسیه نیاز به لایروبی و ایجاد عمق مناسب است اما موضوع مهم‌تر بحث زمان‌بندی است که به این معنا که مدت زمان ماندگاری کامیون در بنادر ورود و خروج کشتی در بنادر مشخص باشد.

آبایی افزود: این اقدام باید با هماهنگی تمام دستگاه‌ها از جمله ستاد مبارزه با قاچاق کالا، گمرک، استاندارد، بیمه، شرکت پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی و ... انجام شود تا بتوان یک بازه زمانی مشخص برای ماندگاری کامیون‌هاو پهلوگیری کشتی رو رو در نظر گرفت.

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با بیان اینکه بندر انزلی تجربه جایگزین شدن مسیر جاده‌ای در مقطعی که مرز ترکمنستان بسته شده بود را دارد، گفت: زمانی که مرز ترکمنستان بسته شده بود بندر انزلی به سرعت توانست وارد این حوزه شود و تمام کامیون‌های ایرانی آن در مرز ترکمنستان متوقف مانده بودند و حتی کامیون‌های خارجی و ترانزیت ترکیه به سمت بندر انزلی آمدند و از مسیر دریا به روسیه رسیدند.

وی تأکید کرد: هر چند درمدت زمان کوتاه توانستیم بندر انزلی را جایگزین مسیر جاده‌ای ترکمنستان کنیم اما هماهنگی‌هایی که وجود داشت مانع از ادامه این روند شد برای مثال نا هماهنگی‌هایی بین دستگاه‌ها وجود داشت و در ترخیص کشتی‌های رو رو حامل کامیون‌های دارای بار با مشکل مواجه شدیم و یا مشکلاتی برای سوخت این کشتی‌ها مطرح کردند در حالی که دولت می توانست در مدت زمان کوتاه مصوبه‌ای برای رفع این مشکل‌ها از جمله میزان حمل سوخت کشتی‌ها ابلاغ کند. به هر حال با این مشکلات موجود در نهایت با باز شدن مرز ترکمنستان کامیون‌ها و صاحبان بار عطشش را به لقایش بخشیدند.آبایی با تأکید بر اینکه امروز با توجه به رفتار کشور آذربایجان فرصت بسیار خوبی است که کامیون‌ها از مسیر دریا خود را به روسیه برسانند و بنادر انزلی و آستارا آمادگی دور زدن آذربایجان را دارند، اظهار داشت: مقاصد کامیون‌های حامل کالاهای صادراتی اصولاً روسیه است و تعداد کمی از کامیون‌ها مقصد نهایی ارمنستان و آذربایجان را دارند. بنابراین با توجه به مشکلاتی که آذربایجان برای کامیون‌های ایرانی به وجود آورده بهترین حالت این است که تمام کامیون‌هایی که در مرز قریباغ و مرز آستارا مانده‌اند و برای رسیدن به روسیه یا ارمنستان مجبور به تردد از آذربایجان هستند، از راه دریا و با کشتی‌های رو رو به طور مستقیم به روسیه بروند.مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان با اشاره به موانع عبور کشتی‌های رو رو حامل کامیون‌ها از بنادر شمالی کشور به سمت بنادر روسیه گفت: سردی روابط و عمق آب خور ممکن است که مشکلاتی برای تردد کشتی‌ها رو رو ایجاد کند اما با هماهنگی‌های انجام شده، کشتی‌های رو رو در بندر اولیای روسیه پهلو می‌گیرند و تخلیه می‌شوند که با مشکل بخردگی مسیر آستاراخان هم مواجه نباشند.وی با بیان اینکه این ظرفیت رو رو در بندر انزلی و آستارا وجود دارد، ادامه داد: بندر آستارا هم به زودی امکان پذیرش کشتی‌های رو رو را پیدا می‌کند و اگر بازار مشخص (بار مشخص و زمان مشخص برای ورود و خروج کشتی‌ها و کامیون‌ها) به وجود آید می‌توانیم از این بندر هم به جای مسیر زمینی به آذربایجان استفاده کنیم. مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان افزود: البته در حال حاضر مرز آستارا باز و روان است و مشکلات متوجه مرز قریباغ است و امکان هجوم کامیون‌ها از سمت قریاغ به مرز آستارا وجود دارد اما توان مرز آستارا در حد پذیرش این تعداد کامیون نیست و هم اکنون هم با انباشت کامیون در مرز آستارا مواجه هستم بنابراین بار باید به مرز دریایی آستارا و انزلی هدایت شود.آبایی درباره آمادگی بندر آستارا برای پذیرش کشتی‌ها رو رو اظهار داشت: مشکل اصلی بندر آستارا، بحث لایروبی بود تا عمق مناسب برای پذیرش کشتی‌ها رو رو را پیدا کند که خوشبختانه لایروبی در حال انجام است و تا به امروز ۸۵ درصد کار انجام شده و به‌زودی با بهتر شدن شرایط جوی و کاهش امواج به عمق ۵،۵ متر می‌رسیم.وی با اشاره استقبال صاحبان بار از در استفاده از مسیر دریایی از طریق بنادر شمالی با توجه به هزینه‌ها و زمان تجمع بار اظهار داشت: واقعیت این است که سرجمع تردد ترکیبی جاده و دریا بسیار بهتر از مسیر جاده‌ای است چراکه در مسیر زمینی با تعدد مرزها، اتلاف زمان، مصرف بالای سوخت و ... مواجه هستند و این عوامل هزینه‌ها را بالا می‌برد اما موضوع مهم این است که در حمل و نقل دریایی باید به حد مشخصی از حجم بار برسیم تا حمل از طریق دریا صرفه داشته باشد، در صورتی که حمل جاده‌ای با یک کامیون هم قابل انجام است. بنابراین واقعیت ماجرا این است که همواره از نبود فروارده‌هایی که بتوانند در حمل و نقل دچار وجهی ایفای نقش کنند، ضربه خورديم.



**اقیانوس اطلس زیر چتر نفوذ ناوگروه نیروی دریایی ارتش است**

فرمانده پایگاه دریایی بوشهر گفت: جمهوری اسلامی ایران جزو محدود کشورهای است که توانسته اقیانوس اطلس شمالی را زیر چتر نفوذ خود داشته باشد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، امیر دریادار دوم احسان نصیری در نشست با نماینده ولی فقیه در استان و امام جمعه بوشهر اظهار داشت: ناوگروه ۷۵ نیروی دریایی ارتش از ۵۵ کشور و از کنار اکثر کشورهای اروپایی عبور کرد.وی تصریح کرد: ناوگروه ۷۵ نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران پس از ۳۳ روز دریانوردی و عبور از بسیاری از تنگه‌های جهان برای نخستین بار در تاریخ ایران و خاورمیانه و پس از ۴۵ هزار کیلومتر مسافت در بندر سن پترزبورگ روسیه برای شرکت در مراسم روز ملی روسیه پهلو گرفت.فرمانده پایگاه دریایی بوشهر این عملیات را برگ زرینی در تاریخ جمهوری اسلامی و ارتش ایران اسلامی دانست و بیان کرد: این مهم با نگاه راهبردی و بر اساس منویات مقام معظم رهبری و تلاش‌های شبانه‌روزی نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی محقق شد.وی تصریح کرد: این عملیات نیروی دریایی ارتش ایران اسلامی، صحنه نبرد برای دشمنان و آمریکایی‌ها پیچیده‌تر کرده است.

آر تمیابا شرایط بحرانی بازگشت

# توقف زاداوری تنهاموجود دریاچه ارومیه



**گروه دریا – سکینه اسمی –** کاهش

ذخایر و انبوه آرتیم‌های تلف شده بر روی زده‌های نمک به‌جامانده از خشک شدن دریاچه ارومیه نژسانه‌ای از تهدید جدی ادامه حیات تنها موجود آب شور دریاچه و شاید انقراض آرتیم‌ا است.خشکسالی‌های دهه اخیر به خصوص امسال در منطقه و تبخیر بسیار بالا به همراه گرمای بیش از حد، کاهش آب ورودی دریاچه ارومیه سبب شده که غلظت نمک به ۴۰۰ گرم بر لیتر رسیده و شرایط مطلوب برای ادامه حیات آرتیم‌ا ارومیاناز بین برود.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، این روزها در کنار تغییر رنگ، سرخ شدن و دست و پنجه نرم کردن دریاچه ارومیه با انبوع بالاها نه تنها نفس‌های این تالاب ارزشمند به شمارش افتاده بلکه آرومیانان تنها موجود زنده آن نیز در وضعیت بسیار بحرانی قرار گرفته است که ادامه این روند حیات این موجود با ارزش اقتصادی بسیار بالا با خطر جدی مواجه خواهد کرد.

به‌اعتقاد کارشناسان مسائل اقتصادی آذربایجان غربی آرتیم‌ا ارومیانا به دلیل اقتصادی بودن و ارزآوری، کمک به رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال در منطقه یکی از منابع مهم اقتصادی استان به‌شمار می‌رود، آرتیم‌ا موجود کوچکی است که به عنوان غذای زنده در تغذیه آغازین میگو، ماهیان دریایی، ماهیان خاویاری و ماهیان زینتی کاربرد وسیعی دارد و چهار گروه آبیان در مراحل اول رشد و ایستبه به این موجود پرترزی و مفوی هستند.

هم اکنون سطح تراز دریاچه ارومیه ۲۲ درصد کاهش یافته و حجم آب موجود دریاچه ارومیه ۲ میلیارد متر مکعب کمتر از مدت زمان مشابه پارسال است،

دومین دریاچه شور دنیا روزهای بحرانی را پشت سر می‌گذارد این شرایط حیات تنها موجود زنده آن را با گذشت نزدیک سه دهه از شرایط نامناسب دریایچه هر روز بحرانی‌تر از روزهای گذشته کرده است.

در حال حاضر باوجود زمینه تولید این موجود بالارزش اقتصادی بخش قابل توجهی از این نیاز

کشور و صنعت آبری پروری از طریق واردات تأمین می‌شود که در صورت برنامه ریزی اصولی از سوی مسئولان می‌توان نه در کمتر از یکسال نیاز کشور را تأمین کرد بلکه بخش زیادی از آرتیم‌های تولیدی را هم صادر کرد.

**آرتیم‌ا در دریاچه ارومیه به کمترین میزان در سال‌های اخیر رسیده است**

رئیس انجمن آبری پروری ایران و رئیس پژوهشکده آرتیم‌ای دانشگاه ارومیه در خصوص آخرین وضعیت تنها موجود زنده دریاچه ارومیه اظهار کرد: با بالا رفتن شوری آب دریاچه ارومیه زندگی آرتیم‌ا ارومیانان نیز سریع تحت تأثیر قرار می‌گیرد، شرایط موجود موجب شده در حال حاضر مقدار آرتیم‌ا به کمترین میزان در سال‌های اخیر برسد.

امسال نیز با افزایش غلظت نمک در حال حاضر زاداوری آرتیم‌ا در دریاچه ارومیه متف شد و با بررسی ایستگاه‌های مختلف در دریاچه در ماه‌های اخیر مشخص شد تخم آرتیم‌ا کاهش قابل توجهی دارد.ناصر آق در گفتگو با مهر اظهار کرد: در سال آبی

جاری متأسفانه به دلیل کاهش بارندگی و عدم تأمین می‌شود که در صورت برنامه ریزی اصولی از سوی مسئولان می‌توان نه در کمتر از یکسال نیاز کشور را تأمین کرد بلکه بخش زیادی از آرتیم‌های تولیدی را هم صادر کرد.

رئیس انجمن آبری پروری ایران و رئیس پژوهشکده آرتیم‌ای دانشگاه ارومیه در خصوص آخرین وضعیت تنها موجود زنده دریاچه ارومیه اظهار کرد: با بالا رفتن شوری آب دریاچه ارومیه زندگی آرتیم‌ا ارومیانان نیز سریع تحت تأثیر قرار می‌گیرد، شرایط موجود موجب شده در حال حاضر مقدار آرتیم‌ا به کمترین میزان در سال‌های اخیر برسد.

امسال نیز با افزایش غلظت نمک در حال حاضر زاداوری آرتیم‌ا در دریاچه ارومیه متف شد و با بررسی ایستگاه‌های مختلف در دریاچه در ماه‌های اخیر مشخص شد تخم آرتیم‌ا کاهش قابل توجهی دارد و در شوری ۲۵۰ گرم در لیتر عملاً زاداوری آا متوقف می‌شود، هر چند در ماه‌های اخیر نمونه

### برگزیده ها

مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان

**عبور طوفان از ایران تادوروز دیگر**



مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: بر مبنای پیش‌بینی‌های انجام شده طوفان شایهن تا روز دوشنبه از منطقه ایران دور و به منطقه عمان وارد می‌شود.به گزارش اقتصادسراسر آمدنادر پسنده درباره وضعیت بنادر کشور با توجه به ورود طوفان شایهن به جنوب کشور اظهار داشت: از سه شنبه هفته گذشته (ششم مهرماه) که اولین پیش‌بینی‌ها از احتمال ورود طوفان حاره‌ای اولین گزارشات پیش‌بینی از این طوفان حاره‌ای را دریافت کردیم و اعلام کردیم که احتمال ورود ایسن طوفان به دریای عمان وجود دارد.مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر با بیان اینکه بر مبنای پیش‌بینی هواشناسی چهار سناریو احتمالی را مطرح کردیم که در دو سناریو این احتمال را دادیم که این طوفان وارد دریای عمان می‌شود، افزود: فرض را بر بدترین حالت در نظر گرفتیم و این احتمال را قوی دانستیم که طوفان وارد دریای عمان می‌شود که متأسفانه همین احتمال به وقوع پیوست و طوفان وارد دریای عمان شد.پسنده تأکید کرد: کمیته بحران متشکل از نمایندگان سازمان بنادرف هواشناسی، شیلات، شرکت نفت و ... تمام دستگاه‌هایی که با این موضوع درگیر بودند و در سازمان بنادر هم به صورت تفکیک شده بین بخش‌های دریایی و بندری و فنی این کمیته شکل گرفت. از این روز سه شنبه هفته گذشته تمام بخش‌ها آماده بودند و به سناریو اجازه خروج از بندر ندادیم. شیلات به تمام شناورهای صیادی هشدار داد تا به اسکله باز گردند.وی بسا بیان اینکه خوشبختانه با اقدامات انجام شده هیچ خسارت جدی ناشی از وقوع طوفان شایهن گزارش نشده است، گفت: چراکه توانستیم با همکاری دستگاه‌های مرتبط بخش‌های دریایی و بندری را کنترل کنیم. با اوزارشن اتشن‌نشانی مناطق هماهنگ عمل شد

و بخش بندری در این مدت زمان کوتاه تمام تجهیزات خود را ایمن‌سازی و مهار کرد. در حال حاضر هم تمام واحدهای دریایی سازمان بنادر ادامه داد: اینکه طوفان شایهن چه تاریخی از کشور خارج می‌شود تابع مدل‌ها و پیش‌بینی‌ها است و بر مبنای پیش‌بینی‌های انجام شده تا روز دوشنبه از منطقه ایران دور می‌شود و به منطقه عمان وارد می‌شود اما به هر حال سازمان مرجع سازمان هواشناسی است و می‌تواند در این باره به صورت دقیق تر اظهار نظر کند.

بخش اول

برداري انجام نشده و جمع‌بندی نهایی تا دو ماه آینده

بر خصوص میزان دقیق آن ارزیابی می‌شود اما هم اکنون شرایط این موجود زنده همانند دریاچه ارومیه بحرانی است.

**نقش مهم و حیاتی آرتیم‌ا در صنعت آبری**

**پروری کشور**

آرتیم‌غذای اصلی میگو، ماهیان دریایی، ماهی‌های زینتی و ماهیان خاویاری در مرحله اولیه رشد است و در مرحله لارو یا همان نوزاد، این موجودات برای رشد به آرتیم‌ا نیاز دارند به نحوی که اگر امروز آرتیم‌ا از سیستم تغذیه آبریان حذف شود، صنعت آبری‌وری با مشکل مواجه و از بین خواهد رفت.

این ماده غذایی باعث افزایش ایمنی و بقای لارو آبریان می‌شود و در تغذیه مرحله پست لارو میگو جایگزینی ندارد و سالانه ۷۰تن سیست آرتیم‌ا که نیاز صنعت شیلات به آن است، وارد کشور شده و

برای هر کیلوگرم آن ۸۰ تا ۱۰۰ دلار هزینه می‌شود. دریاچه ارومیه یکی از بزرگترین زیستگاه‌های طبیعی آرتیم‌ا در جهان بوده و میزان آرتیم‌ای تولید شده در این دریاچه، سالانه معادل آرتیم‌ای تولید‌شده در سایر زیستگاه‌های بزرگ دنیا است.

آق در خصوص اهمیت حیات آرتیم‌ا برای رشد و توسعه صنعت آبری پروری کشور افزود: دریاچه ارومیه یکی از بزرگترین زیستگاه‌های طبیعی آرتیم‌ا در جهان بوده و میزان آرتیم‌ای تولید شده در این دریاچه، سالانه معادل آرتیم‌ای تولید شده در سایر زیستگاه‌های بزرگ دنیا است.

وی با بیان اینکه آرتیم‌ا ارومیانان یکی از هفت گونه آرتیم‌ای شناخته شده در جهان و منحصر به دریاچه ارومیه است که در حالت طبیعی حدود ۵۵ درصد پروتئین و ۱۰ درصد چربی دارد، عنوان کرد: با بحرانی شدن آرتیم‌ا اولین بار در کشور از سال ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۰ برداشت صنعتی آرتیم‌ا از دریاچه ارومیه انجام شد که این برداشت به دلیل کاهش شدید آب دریاچه ارومیه، افزایش میزان شوری آن و به صفر رسیدن آرتیم‌ای زنده موجود در دریاچه به صفر رسید.

**اقتصاددریایی**



یکشنبه ۱۱مهر ۱۴۰۰ - شماره ۱۱۷۶

گوناگون

**سفارشات ساخت کشتی همچنان رکورد می‌زند**

سفارش ساخت کشتی‌های جدید در ۹ ماهه سال ۲۰۲۱ همچنان رکورد زد و برای اولین بار کشتی سازان بزرگ کره جنوبی به اهداف سالانه سفارشات خود قبل از موعد مقرر بعد از هشت سال دست یافتند.به گزارش اقتصادسراسر آمد، بر اساس گزارش‌های منتشر شده از سوی کلاکسون حجم کلی سفارشات جدید برای کشتی‌های کانتینری بر اساس تناژ ناخالص در ۹ ماهه سال جاری میلادی نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته ۱۲ برابر افزایش یافته است که از سال ۲۰۰۷ تا کنون بی سابقه بوده است. بر اساس این گزارش در ۹ ماهه سال ۲۰۲۱ بیش از ۵۳ میلیون TEU کشتی کانتینری سفارش داده شده که فقط در ماه اگوست ۳۰۰ هزار TEU به سفارشات کشتی‌های کانتینری افزوده شد. از سوی دیگر بر اساس آمارهای آبیاید نشده این رقم حتی به ۶۸ میلیون TEU می‌رسد.ناگفته نماند سایر بخش‌های حمل و نقل دریایی نیز نسبت به سفارش ساخت کشتی‌ها در این مدت ادامه دادند. در این ارتباط کشتی سسازان کرای اعلام کردند در حال حاضر از اهداف پیش بینی شده ۲۰۲۱ فراتر رفته‌اند که از سال ۲۰۱۳ تا کنون بی سابقه بوده است. در این ارتباط بر اساس گزارش‌های منتشر شده اهداف پیش‌بینی شده کشتی سازان کره‌ای در سال ۲۰۲۱ حدود ۱۴.۹ میلیارد دلار بود که با افزایش ۲۰ درصدی برای ساخت ۲۰۱ کشتی، به ۱۹.۵ دلار رسیده است. در همین حال گزارش‌های منتشر شده از کارخانه کشتی‌سازی چین بیانگر رشد قوی سفارش ساخت کشتی در کارخانجات این کشور است به گونه‌ای که سفارشات دریافتی در ۹ ماهه اول سال ۲۰۲۱ نسبت به سال‌های قبل به شدت افزایش یافته است و این کار باعث می‌شود چین سهم ۵۰ درصدی خود را در صنعت کشتی سازی جهانی همچنان حفظ کند.

**صادرات بیش از ۲۲۲ هزار TEU کانتینر در بندر رجایی از ابتدای امسال**

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اعلام افزایش ۱۸ درصدی صادرات کالاهای کانتینری از بندر شهید رجایی از ابتدای سال جاری گفت: طی این مدت ۲۲۲ هزار و ۷۵۳ TEU کانتینر از این بندر به کشورهای مقصد صادر شده است.به گزارش اقتصادسراسر آمد، علیرضا محمدی کرچی‌ان درباره فعالیت شش ماهه بندر شهید رجایی درحوزه کانتینری، اظهار داشت: طی این مدت ۲۰۸ هزار و ۳۲۵ TEU کانتینر وارد بندر شهید رجایی شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل سه درصد کاهش را نشان می‌دهد. وی افزود: میزان ترانزیت کالای صورت گرفته در مدت یاد شده ۴۱ هزار TEU کانتینر بود که در همسنجی با مدت مشابه سال قبل افزایش قابل توجه ۸۵ درصدی را نشان می‌دهد.محمدی کرچی‌ان خاطر نشان کرد: در شش ماهه نخست امسال ۸۲۴ فروند کشتی کانتینری به بندر شهید رجایی تردد داشته که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۴ درصد افزایش داشته است. به گزارش سازمان بنادر و دریانوردی، شسایان ذکر است، بندر شهید رجایی با دارا بودن ۱۰ پست اسکله کانتینری به طول دو هزار و ۵۰۰ متر و بهره‌گیری از تجهیزات پیشرفته بندری درحال حاضر ظرفیت تخلیه و بارگیری ۵۰۵ میلیون TEU کانتینر را دارا می‌باشد.

**صادرات ۷.۵ میلیون دلاری ماهیان گرم‌آبی پرورشی گیلان**

مدیر کل شیلات گیلان، با اشاره به سهم صادراتی ماهیان گرم‌آبی پرورشی، عنوان کرد: سالانه حدود ۳۰۰۰ تن ماهی گرم‌آبی پرورشی گیلان به ارزش حدود هفت و نیم میلیون دلار به عراق و جمهوری آذربایجان صادر می‌شود.به بیان دیگر مساحت مزارع پرورش ماهیان گرم‌آبی استان گیلان در مجموع ۱۰ هزار و ۷۱۰ هکتار است، کشت این مزارع شامل استخرهای خاکی بخش خصوصی، کشت توم برج و ماهی در شالیزار، آب‌پندان‌ها و حوضچه‌های فلزی است.وی افزود: ۴۷۱۰ پرورش دهنده ماهیان گرم‌آبی در گیلان داریم که سالانه ۴۱ هزار و ۲۴۰ تن ماهی گرم‌آبی تولید می‌کنند و با این کار توانسته‌اند گیلان را بعد از استان‌های خوزستان و مازندران، به‌دلیل سوم تولید قرار دهند.مدیر کل شیلات گیلان، از مقام اول گیلان در تکثیر این گونه از ماهیان خبر داد و تصریح کرد: شهرن‌های رشت، صومعه‌سرا و شفت حدود ۸۰ درصد تولید ماهیان گرم‌آبی استان را به خود اختصاص داده‌اند.مدیری، با بیان اینکه افزون بر استخرهای پرورش ماهیان گرم‌آبی، سالانه در ۲۰۰۰ هکتار آب‌پندان گیلان این گونه از ماهیان پرورش داده می‌شوند، گفت: شلیکاران گیلانی هم در ۳۹۹ هکتار از شالیزارهایشان به‌طور همزمان با کشت برنج، ماهی گرم‌آبی پرورش می‌دهند.وی افزایش تولید ماهی، اشتغال، صادرات، ارزآوری، بهبود اقتصاد خانوارهای روستایی، کاهش فشار صید به ذخایر ماهیان دریای خزر، پایین بودن قیمت ماهیان گرم‌آبی پرورشی نسبت به ماهیان صید و افزایش توان خرید و سرانه مصرف ماهی را از مهمترین مزایای توسعه پرورش ماهیان گرم‌آبی در گیلان دانست و اضافه کرد: فیتوفاک، کیور، آمور و بیگ‌دک از مهمترین گونه‌های ماهیان گرم‌آبی پرورشی در گیلان است.مدیر کل شیلات گیلان ادامه داد: سالانه بخش زیادی از ماهیان گرم‌آبی پرورشی، ماهیان حدود ۳۰۰ هزار تن در استان مصرف و حدود ۱۴ هزار تن نیز به استان‌های دیگر فرستاده می‌شود.وی با اشاره به سهم صادراتی ماهیان گرم‌آبی پرورشی، عنوان کرد: سالانه حدود ۳۰۰۰ تن ماهی گرم‌آبی پرورشی گیلان به ارزش حدود هفت و نیم میلیون دلار به عراق و جمهوری آذربایجان صادر می‌شود.مدیری، توسعه آبری پروری را یکی از راهکارهای حفظ ذخایر ماهیان دریای خزر دانست و یادآور شد: چون ماهیان پرورشی در گیلان غرقه‌های بیشتری از بازار شیلات این استان را پُر می‌کند؛ به تبع آن فشار صید از دریا هم برای تأمین ماهی مصرفی ایرانی‌ها کم می‌شود.