

بیمه‌های دریایی

انواع بیمه‌های دریایی و ویژگی‌های آن‌ها آشنا شوید



سفر و حمل و نقل دریایی همیشه با خطرات خاص خود رو به روست. زمانی که کشتی همراه با محموله‌ای بزرگ روی آب حرکت می‌کند توانایی کنترل و محافظت از کشتی به حداقل خود می‌رسد. به همین دلیل شرکت‌های بیمه انواع بیمه دریایی را برای مشتریان خود در نظر گرفته و خسارات و اتفاقات [...]

بیمه دریایی چیست؟ با مزایای بیمه حمل و نقل

دریایی آشنا شوید - بیمه آسماری

سفر و حمل و نقل دریایی همیشه با خطرات خاص خود رو به روست. زمانی که کشتی همراه با محموله‌ای بزرگ روی آب حرکت می‌کند توانایی کنترل و محافظت از کشتی به حداقل خود می‌رسد. به همین دلیل شرکت‌های بیمه انواع بیمه دریایی را برای مشتریان خود در نظر گرفته و خسارات و اتفاقات غیرقابل پیش‌بینی در حمل و نقل دریایی را پوشش داده‌اند.

معمولا شرکت‌های بیمه‌ای که در ایران فعالیت می‌کنند شرایط و ویژگی‌های بیمه دریایی خود را بر اساس بیمه نامه‌های انستیتوی شرکت‌های بیمه لندن تنظیم و ارائه می‌کنند. به همین دلیل چنین بیمه‌هایی را از معتبرترین بیمه‌های دنیا می‌توان به شمار آورد. در ادامه مطلب شما را با انواع بیمه دریایی، مزایا و شرایط استفاده از آن‌ها آشنا خواهیم کرد. با کارشناسان بیمه آسماری در ادامه مطلب همراه باشید.

بیمه حمل و نقل دریایی چیست؟

تقش واردات و صادرات را در تحکیم پایه‌های اقتصادی کشور نمی‌توان نادیده گرفت. بنابراین باید ضمانتی وجود داشته باشد که در صورت وارد شدن خسارت به محموله‌های بزرگ کالا در طی جابه‌جایی به صورت زمینی، هوایی و دریایی، بتوان آن را به شکلی قانونی جبران کرد. در قرارداد بیمه دریایی که بین شرکت بیمه و مشتری بسته می‌شود شرکت بیمه متعهد می‌شود خساراتی که به کالای بیمه شده در طی حمل محموله یا وقوع حادثه‌ای روی آب وارد شده است را جبران و پرداخت نماید. نکته مهمی که باید به آن توجه داشت این است که این بیمه تنها مربوط به کالای است که به دلیل وارد شدن آسیب به وسیله نقلیه یا بروز حادثه‌ای آسیب دیده است و شامل موارد دیگر نخواهد شد. شرایط چنین بیمه‌هایی براساس اصول و مقررات بازارهای بیمه به صورت جهانی درآمده است تا انجام مبادلات اتکایی هم در این زمینه تسهیل شده باشد. یکی از کاربردی‌ترین بیمه‌های دریایی که بیمه آسماری با شرایط ویژه آن را در اختیار مشتری عزیز خود قرار می‌دهد بیمه کشتی است که با کلیک روی لینک می‌توانید از ویژگی‌ها و مزایای این بیمه باخبر شوید.

فرانشایز در صنعت بیمه به چه معنا است؟ - بیمه آسماری

فرانشایز در بیمه به چه معنا است؟

پیش از آن که با انواع بیمه دریایی آشنا شویم باید معنی کلمه رایج فرانشایز در صنعت بیمه را درک کنیم. فرانشایز به معنای مبلغ مشخص شده‌ای از خسارت است که در طی قرارداد شرکت بیمه از پرداخت آن معاف خواهد بود. در واقع فرانشایز محدود مبلغ پرداختی شرکت بیمه به بیمه‌گذار را در قرارداد مشخص می‌کند.

بیمه دریایی از بین رفتن تمام کالا

بیمه از بین رفتن تمام کالا یکی از مهم‌ترین بیمه‌های دریایی است که در طی آن بیمه‌گر متعهد می‌شود در صورت نابودی محموله، خسارت آن را جبران کند. این بیمه فقط برای اقلام خاصی مثل سیمان و غلات که به صورت فله‌ای مبادله می‌شوند کاربرد دارد. چنین بیمه‌ای تنها شامل شرایطی می‌شود که بار به طور کامل نابود شود و اگر قسمتی از محموله سالم بماند نمی‌توانید از این بیمه استفاده کنید. این بیمه را با نام بیمه تشریفاتی نیز می‌شناسند و در مدت زمان کوتاهی به عنوان بیمه گمرکی به دلیل تحت پوشش قرار گرفتن کالاهای صادراتی نیز نامیده می‌شد.

انواع مختلف از بین رفتن کالا در حمل و نقل دریایی

یکی از مهم‌ترین نکاتی که برای استفاده از این بیمه در نظر بگیرید این است که نحوه نابودی کالا چگونه بوده است. اگر بار بیمه شده به دلیل بروز حوادث، آرزش خود را به طور کامل از دست بدهد یا دچار تغییر ماهیت شود به این حالت از بین رفتن فرضی محموله گفته می‌شود. برای مثال اگر بار برنج باشد و با خیس شدن در آب دیگر قابل استفاده نباشد صاحب بار از این بیمه می‌تواند استفاده کند. در صورتی که بار به طور کامل در اثر حوادثی مثل آتش‌سوزی یا واژگونی در دریا به طور کامل نابود نشود آن را از بین رفتن کامل کالا می‌گویند و بیمه‌کننده باید خسارت‌های مربوط به آن را پرداخت کند.

بیمه نامه دریایی F.P.A

در بیمه نامه اف پی ای علاوه بر ۳ شرط اصلی بیمه نامه شرایط دیگری نیز برای بیمه‌ی کننده در نظر گرفته شده است. در این نوع بیمه تعهدات شرکت بیمه را می‌توان کاهش یا افزایش داد و حتی خسارات جزئی را از شرایط پرداخت شرکت بیمه حذف کرد. در بیمه باریبری و بیمه حمل و نقل دریایی می‌توان محموله را از زمان خروج کالا از انبار در محل بارگیری براساس شرایط ذکر شده تا زمان تخلیه بار در مقصد بیمه کرد و در صورت بروز حادثه، خسارت وارد شده را از شرکت بیمه دریافت کرد. نکته دیگری که باید به آن دقت کنید تعهدات کارفرما است. در چنین بیمه‌ای کارفرما تنها در مقابل خسارات بزرگ متعهد به پرداخت می‌شود و برای خسارات کوچک، مبلغی را پرداخت نخواهد کرد.

بیمه از بین رفتن کالا در حمل و نقل دریایی چیست؟ - بیمه آسماری

بیمه نامه دریایی W.A

بیمه نامه دبلیو ای نسبت به اف پی ای جامع‌تر است و طی آن شرکت بیمه متعهد می‌شود که علاوه بر خسارات عمومی بعضی از خسارات خصوصی را هم پرداخت کند. در چنین بیمه‌ای مبلغ خسارت وارد شده به محموله باید از فرانشایز تعیین شده در قرارداد بیشتر باشد. در بیمه دبلیو ای تنها در صورتی می‌توان از خسارات جزئی مانند شکست، خسارت دریافت کرد که بیمه‌گذار مبلغ بیشتری را برای آن‌ها پرداخت و آن‌ها را در متن قرارداد ذکر کند. این بیمه نسبت به بیمه‌هایی مثل بیمه اتومبیل، شخص ثالث، کشتی و غیره با جزییات حقوقی و مالی زیادی همراه است به همین دلیل بهتر است برای بستن قرارداد آن‌ها با دقت بیشتری عمل کنید.

بیمه دریایی آسماری؛ ساده‌ترین راه جبران خسارت در حمل و نقل های دریایی

بیمه کشتی و بیمه باریبری از مهم‌ترین بیمه‌هایی هستند برای جابه‌جایی محموله‌ها در دریا از آن‌ها استفاده می‌شود. بیمه آسماری شرایط ویژه‌ای را برای مشتریان خود در نظر گرفته است تا بتوانند با آرامش خیال محموله خود را انتقال دهند. اگر به دنبال بهترین بیمه دریایی هستید همین الان درخواست خود را برای دریافت مشاوره ثبت کنید. مشاوران حرفه ای ما مشتاق شنیدن صدای گرم شما و پاسخگویی به سوالات هستند. برای کسب اطلاعات بیشتر نیز می‌توانید با شماره تلفن ۰۲۱۴۳۱۷ تماس حاصل نمایید.



روسیه و ایران برای توسعه همکاری دریایی مصمم هستند

معاون وزیر حمل و نقل روسیه با اشاره به اینکه باید حداکثر بار از دریای خزر به بنادر ایران برسد، گفت: عمیق‌سازی دریای خزر برای افزایش حمل‌ونقل دریایی و تسهیل تخلیه بار در دریای خزر در دستورکار قرار دارد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، دیمیتری زورنوف استانیسلاووویچ که در صدر هیاتی متشکل از نمایندگان سازمان‌های مربوط به حمل و نقل و لجستیک، انجمن حمل و نقل جاده‌ای بین المللی و نمایندگان تجارت روسیه به تهران سفر کرده است، در نشست بررسی توسعه همکاری‌های دریایی و بندری ایران و روسیه با حضور علی اکبر صفایی؛مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و هیاتی از مسئولان بنادر و انجمن‌های صنفی دریایی و بندری ایران، با اشاره به اینکه فعالیت‌های اقتصادی کریدور شمال جنوب را از مسیر دریایی، جاده‌ای و ریلی مدنظر قرار داده ایم، اظهار داشت: برای توسعه همکاری‌ها، خرید و استفاده از امکانات بنادر یا اجاره زمین برای ساخت ترمینال‌های کاننتیری در سواحل دریای خزر و دریایی هند از مواردی است که مدنظر قرار گرفته است وی ادامه داد: ادارات دریایی روسیه توافق کرده اند که این بنادر را مورد بازدیدید قرار دهند و درخواست دارم این مسئله در آینده نزدیک مدنظر قرار گیرد تا حداکثر استاندارد به دست آوریم و در سال ۲۰۲۲ تمامی مدارک لازم را به امضا برسانیم و راه مالی آن را نیز تعیین کنیم.

توسعه دریامحور راه برون رفت از مشکلات، «اقتصادسراسر آمد» تشریح کرد

۲۵ ضرورت اقتصاد دریامحور



اصفهان و... همواره دغدغه تصمیم سازان و تصمیم گیران است و بحران‌های متعددی این جمعیت متراکم را تهدید می‌کند. این در حالی است که سواحل، مشکلات علیده مانند آب، برق، اشتغال و... را ندارند زیرا مستعد تأمین این امکانات هستند.)

۳- توسعه دریامحور یعنی این که باید بزرگ‌ترین صنایع ایران –به خصوص «صنایع آبیر»- به کنار سواحل منتقل شده و قویا از طرح‌های توسعه‌ای صنایع بزرگ در مرکز ایران جلوگیری کرد.

۱- توسعه دریامحور یعنی: باید بزرگ‌ترین، مدرن‌ترین و پربهرترین شهرهای ایران در کنار سواحل –به خصوص سواحل جنوبی- شکل بگیرند. (آن‌چه در دنیای مدرن می‌گذرد، چنین است و کشورهایی که به دریا دسترسی دارند، به ساخت و ساز راهبردی در سواحل توجه خاص کرده‌اند. کافی است نقشه کشورها را مرور و به وسعت و بزرگی شهرهای ساحلی آن‌ها توجه کنیم. ماجرا در کشور ما عکس است. مهاجرت از شهرهای ساحلی به سوی شهرهای مرکزی خشک، بسیار زیاد است. سواحل که منبع اشتغال محسوب می‌شوند، به دلیل کمبود امکانات –به خصوص ساخت و سازهای مناسب شهری- تبدیل به منابع مهاجرت شده‌اند. این چیزی است که با توسعه دریامحور، رفع می‌شود و منابع سرشاری عاید مردم و کشور می‌شود.)

۲- توسعه دریامحور یعنی: باید بیشترین جمعیت ایران همانند همه دنیا در کنار سواحل باشند. به خصوص در کشوری که دارای بیابانهای وسیعی بوده و دائما با معضل خشکسالی، کم‌آبی دست به گریبان است. (مطالعه نقشه پرآکنده‌گی جمعیت ایران، نشان می‌دهد که جمعیت در شهرهای مرکزی به طور متراکم وجود دارد و سسواحل، از فقر جمعیتی رنج می‌برند. مشکلات و مصیبت‌ها و کمبودهای متعدد در جامعه شهری مانند تهران، کرج،

برگزیده ها

مدیرعامل سازمان بنادر و دیردار با هیات روسی

ضرورت تسهیل تردد کشتی‌های با پرچم ایران به تمامی بنادر روسیه



معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی بر تسهیل تردد کشتی‌های با پرچم جمهوری اسلامی ایران به تمامی بنادر روسیه از جمله بندر «نوراسییسک» تاکید کرد و گفت: در صورتی که این مهم رخ دهد، می‌توان مقوله صادرات غلات به روسیه را تقصیم کرد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی‌اکبر صفایی در نشست بررسی توسعه همکاری‌های دریایی و بندری ایران و روسیه که با حضور دبیرکل زورنوف استانیسلاووویچ، معاون وزیر حمل و نقل روسیه و هیات همراه برگزار شد با اشاره به اینکه جمهوری اسلامی ایران بر اساس سیاست‌های دولت ارتباطات گسترده‌ای با کشورهای همسایه برقرار کرده است، اظهار داشت: اثرات این ارتباطات گسترده در حوزه تجاری قابل مشاهده است.به گفته وی، کشور دوست و بزرگ روسیه نیز ارتباطات خوب و گسترده‌ای با کشورهای حاشیه دریای خزر و خلیج فارس دارد.مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه جلسات و توافقات خوبی به صورت کلی بین ایران و روسیه در بخش‌های مختلف داشته ایم، تصریح کرد: دیگر فرصت و زمان رایزنی برای مسائل کلی فراهم نیست و باید به صورت پروژه محور تبادلات تجاری بین دو کشور دوست و بزرگ ایران و روسیه و کشورهایی نظیر هند و عمان در دستورکار قرار گیرد.معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: در خرید کشتی ساخت کشتی برای فعالیت دریای خزر به سرعت سرمایه‌گذاری می‌کنیم و در این راستا سه فروند کشتی بزرگ وجود دارد، ۴ فروند کشتی در دست خرید و ۱۲ فروند کشتی نیز سفارش ساخت شده است. وی ضمن درخواست از معاون وزیر حمل و نقل روسیه به منظور تسریع راه‌اندازی خط منظم کشتیرانی روس-رو بین بنادر روسیه و بنادر شمالی ایران مانند امیرآباد، ازلی و نوشهر راه‌اندازی شد، گفت: از روسیه می‌خواهیم تاریخ راه‌اندازی این کشتیرانی را، به ایران اعلام کند تا فعالیت‌ها به صورت عملیاتی پیش برود. مدیرعامل سازمان بنادر با بیان اینکه ایران و روسیه در شرایط خاصی به سر می‌برند و باید مسیرهای خودتجربمی را حذف کنیم، تاکید کرد: تجارت خارجی جوسیه در حال حاضر بیش از ۳۰۰میلیارد دلار است و اگر بخشی از این تجارت از طریق دریای خزر که نمی‌تواند مورد تحریم قرار گیرد صورت پذیرد، نیازمند گسترش ناوگان کشتیرانی هستیم.صفایی با اشاره به اینکه خواستار حذف عوارض تردد کشتی از ولگا به دریای خزر هستیم، عنوان کرد: در صورتی که این اتفاق رخ دهد تا کشتی‌های برای ورود به دریای خزر عوارض پرداخت نکنند، اتفاق بسیار خوشایندی رخ داده است.

معاون وزیر حمل و نقل روسیه با اشاره به اینکه باید حداکثر بار از دریای خزر به بنادر ایران برسد، گفت: عمیق‌سازی دریای خزر برای افزایش حمل‌ونقل دریایی و تسهیل تخلیه بار در دریای خزر در دستورکار قرار دارد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، دیمیتری زورنوف استانیسلاووویچ که در صدر هیاتی متشکل از نمایندگان سازمان‌های مربوط به حمل و نقل و لجستیک، انجمن حمل و نقل جاده‌ای بین المللی و نمایندگان تجارت روسیه به تهران سفر کرده است، در نشست بررسی توسعه همکاری‌های دریایی و بندری ایران و روسیه با حضور علی اکبر صفایی؛مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و هیاتی از مسئولان بنادر و انجمن‌های صنفی دریایی و بندری ایران، با اشاره به اینکه فعالیت‌های اقتصادی کریدور شمال جنوب را از مسیر دریایی، جاده‌ای و ریلی مدنظر قرار داده ایم، اظهار داشت: برای توسعه همکاری‌ها، خرید و استفاده از امکانات بنادر یا اجاره زمین برای ساخت ترمینال‌های کاننتیری در سواحل دریای خزر و دریایی هند از مواردی است که مدنظر قرار گرفته است وی ادامه داد: ادارات دریایی روسیه توافق کرده اند که این بنادر را مورد بازدیدید قرار دهند و درخواست دارم این مسئله در آینده نزدیک مدنظر قرار گیرد تا حداکثر استاندارد را به دست آوریم و در سال ۲۰۲۲ تمامی مدارک لازم را به امضا برسانیم و راه مالی آن را نیز تعیین کنیم.

بخش اول

های خشک مرکز ایران، بهتر است کشاورزی را به کنار سواحل (حتی سواحل جنوبی یا خاک حاصلخیز) منتقل کرد. (کشاورزی در جای‌جای ایران، امکان‌پذیر است زیرا سرزمین معتدل، امکان کشاورزی در بیشتر مناطق را فراهم کرده است. پس از نظر هوا، مشکلی به نظر نمی‌رسد. اما ما برای کشاورزی، باغداری و... کافی نیست؛ بلکه ما هم لازم است. مشکل این است که به دلیل تمرکز جمعیت انبوه از یک سو و تمرکز صنایع آب‌بر از دیگر سو، آب کافی برای کشاورزی باقی‌نمانده است. اصفهان مثال شاهد روشنی است که ثابت می‌کند کشاورزان در آن سامان دچار بحران آب شده‌اند. اگر صنایع آب‌بر از این سرزمین‌ها منتقل کنیم، جمعیت شاغل هم کم می‌شود و کشاورزی و باغداری و نیز دامداری و دامپروری به روزهای خوب خود بر می‌گردد. این است که توسعه دریامحور، هم صنایع را جهت می‌دهد و هم پرآکنده‌گی جمعیت را تصحیح می‌کند و باعث رونق عمومی در همه جای ایران می‌شود.)

۵- توسعه دریامحور یعنی: باید به «پدافند غیرعامل» در سواحل بیشتر از مرکز ایران توجه شود در فراموش نکنیم که اولین مرزهای دفاعی مادر سواحل است. همین هراس از دریا در طی قرن‌ها باعث شده که ایران‌یاها از سواحل فرار کرده و به مرکز ایران پناه ببرند.

امروزه ارتش و سپاه مقدری داریم، جبران مافات کرده و صنایع را به

مرور به جایگاه اصلی خود برگردانیم

(مونسان با بیان این نکته، انگشت‌نوی روی محوری راهبردی و بسیار با اهمیت گذاشته است. در روزگار پیشین، ترس از ابرقدرت‌ها –به خصوص امریکا، انگلستان، فرانسه و شوروی سابق- موجب هراس همه دولت مردان بود و تصمیم‌آ‌هایاری تمرکز صنایع بزرگ در شهرهای خشک، حاصل این نگرانی بوده که اگر صنایع بزرگ در سواحل باشد به سرعت در دسترس دشمنان قرار می‌گیرد. پس صنایع بزرگ را در عمق خاک می‌بریم تا از تهاجم و تخریب در امان بمانند. این منطق به ظاهر درستی بوده و ذهن یک عامی، مثبت ارزیابی می‌شود، اما یک متخصص، با توجه به مجموع نیازهای صنایع بزرگ آب‌بر، هرگز با این ایده موافق نبوده و نیستند. در قدیم، فاقد توان نظامی لازم به خصوص در حوزه دریای بودیم، اما امروزه ارتش و سپاه مقتدری در آسمان و زمین و دریا داریم، پس لازم است جبران مافات کرده و صنایع را به مرور به جایگاه اصلی خود برگردانیم.

دفاع نظامی، با توجه به قدرت دریایی کنونی از یک سو، ساخت موانع دفاعی در سواحل که به اصطلاح نظامی، «لجن» (له جلویی منطقه نبرد) هستند، معنادار است و نه تنها از صنایع می‌توان دفاع کرد، بلکه از تمام کشور می‌توان محافظت کرد. به یاد داشته باشیم اگر صنایع بزرگ آب‌بر را همچنان در چند شهر مرکزی نگه داریم، دشمنی آنها یعنی آب، با نرفند کمبود، هم صنایع را از پای در می‌آورد و هم مردم آن سامان را.)

چاپهار به جمع بنادر عرضه سوخت به ناوگان کشتیرانی می‌پوندد ۹۹ درصد از سوخت مورد نیاز ناوگان کشتیرانی از داخل تأمین می‌شود



مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم، گفت: ۹۹ درصد از سوخت موردنیاز ناوگان کشتیرانی از داخل تأمین می‌شود و علاوه بر عرضه سوخت به کشتی‌ها در بندر شهید رجایی، عرضه سوخت در بنادر چاپهار نیز در دستورکار قرار دارد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود قیبنی در نشست خبری درباره وضعیت تأمین سوخت کشتی‌ها، افزود: با هدف حمایت از تولید و اقتصاد داخلی، ۹۹ درصد از سوخت موردنیاز ناوگان از داخل تأمین می‌شود.وی با بیان اینکه ناوگان گروه کشتیرانی سالانه نیازمند ۴۰۰ هزار تن سوخت است، گفت: هدف ما مدارک سوخت تولید داخل و سوخت‌های ترازیتی است.به گفته این فعال حوزه کشتیرانی، اکنون تمامی ملزومات شناورهای ملی از سوخت‌رسانی تارون‌ج و تأمین شناورها توسط شرکت خدمات دریایی قشم انجام می‌شود و هیچ کشتی ایرانی‌رای تأمین سوخت نیاز به حضور در بنادر امارات و... ندارد.وی پاسخ به ایرنا در خصوص برنامه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی برای توسعه ناوگان، گفت: برای تأمین و ساخت کاننتیر و افزایش ظرفیت ناوگان تولید داخلی با شرکت‌های داخلی قرارداد منعقد شده است.مدیرعامل شرکت خدمات شناورهای ملی کشتیرانی قشم گفت: اکنون متوسط سن ناوگان ۱۷ سال است و برنامه این است تا با سفارش داخلی و خرید جدید، سن ناوگان کاهش یابد.به گفته قیبنی، تاکنون مرددی نبوده که به دلیل سن ناوگان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از تردد در بنادر کشورهای اروپایی و منطقه منع شوم.وی با یادآوری شعار سال تعیین‌شده از سوی رهبر معظم انقلاب مبنی بر تولید دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین، تصریح کرد: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در راستای توسعه فعالیت‌های خود در بخش تأمین و توزیع سوخت شناورها و با توجه به الزام بین‌المللی استفاده از سوخت کم‌سulfور نسبت به همکاری و مشارکت با مجموعه‌های دانش‌بنیان داخلی برای تولید این سوخت اقدام جدی کرده است.قیبنی ادامه داد: هدف این کار رساندن تولید سوخت کم‌سulfور به حد تأمین کامل نیاز ناوگان و بی‌نیاز شدن از سوخت خارجی و سپس صدور مازاد آن برای در اختیار گرفتن سهمی بزرگ در بازار سوخت شناور و منطقه هستیم.این مقام مسئول روش‌های تولید دانش‌بنیان سوخت کم‌سulfور را در راستای بی‌اثر شدن تحریم‌های ظالمانه مهم ارزیابی کرد و گفت: با این دست اقدامات شکست تحریم‌ها و راهبرد فشار حداکثری بیش از پیش رقم خواهد خورد.



ایجاد ۲ هزار فرصت شغلی جدید در صنایع شیلاتی هرمزگان ۱۴۰۱

استاندار هرمزگان گفت: تفاهم‌نامه برق‌رسانی به هفت هزار هکتار از مزارع پرورش میگوی این استان امضا شده که با تحقق آن ۲ هزار فرصت شغلی جدید در هرمزگان ایجاد می‌شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی دوستی در آیین امضای تفاهت‌نامه استانداری، شرکت توزیع برق و اداره کل شیلات هرمزگان برای برق‌رسانی به مزارع پرورش میگو اظهار داشت: بنابراین تفاهم هفت هزار هکتار از مزارع پرورش میگو برق‌رسانی خواهد شد.وی افزود: عملیاتی شدن تفاهم نامه به افزایش حدود ۲۱ هزار تنی تولید و ایجاد ۲ هزار فرصت شغلی جدید در هرمزگان می‌شود.استاندار هرمزگان تصریح کرد: با اراده دولت و تسریع در مراحل ابتدایی انتظار می‌رود این طرح تا پایان امسال برق‌رسانی به تمامی مزارع پرورش میگوی هرمزگان را محقق کند.مدیرکل شیلات هرمزگان نیز بیان کرد: هرمزگان افزون بر ۴۵ هزار هکتار اراضی شناخته شده و مستعد دارد که بیش از ۱۰ هزار هکتار آن به بهره برداری رسیده است. عبدالرسول دریایی گفت: امروز با برق دار شدن مزارع پرورش میگو ظرفیتشان از ۲ تن در هر هکتار به حدود پنج تا ۲ تن در هر هکتار افزایش می‌یابد.وی خاطر نشان کرد: سودآوری و حفظ تولید اقتصادی در هرمزگان از دستاوردهای افزایش ظرفیت این مزارع است.

رهاسازی ۲۰۳ هزار قطعه بچه‌ماهی تیلاپیا در استخرهای بافق یزد

مدیر جهادکشاورزی بافق گفت: ۲۰۳ هزار قطعه بچه ماهی برای فصل بهار روز چهارشنبه در استخر هشت مزرعه پرورش تیلاپیا این شهرستان به رهاسازی شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید اصغر نبوی زاده روزن گیری بر قطعه بچه ماهی تیلاپیا را در طی مدت ۶ ماه، ۶۰۰ گرم اعلام و افزود: پیش‌بینی می‌شود افزودن بر ۱۲۰ تن گوشت ماهی گرمابی در نیمه اول امسال از مزارع پرورش این گونه ارزشمند، برداشت شود.وی افزود: دور دوم رهاسازی این گونه ماهی همراه مهربانان صید و بردداشت آن پایان زمستان است اما برخی بهره برداران به خاطر شرایط خوب بازار کسب عید و ایام نوروز اول تا نیمه فروردین کار صید را انجام می‌دهند. به گفته نبوی، مسئول، آبی‌پروزی پایدار در یزد توسعه گونه‌هایی است که با حداکثر بهره‌وری از آب تولید می‌شود و یکی از بهترین گزینه‌ها، ماهی تیلاپیا است که امروزه در کشور توسعه یافته و شهرستان بافق نخستین و قطب پرورش این گونه با ارزش در استان یزد است.مدیر جهادکشاورزی بافق خاطر نشان کرد: این ماهی به دلیل همه‌چیز خوار بودن، تکثیر زیاد و مقاومت بالا نسبت به شرایط محیطی، توانایی بالایی برای زیستن در محیط‌های جدید و آب‌های شور و نیمه شور دارد.وی زیستگاه ماهی تیلاپیا را در رودها، تالاب‌ها، آبگیرها و دریاچه‌ها و عموماً در شیرین‌دست و تصریح کرد: اما برخی گونه‌ها در آب‌های لب‌شور(نیم شور) نیز پرورش داده می‌شوند و صرفه اقتصادی زیادی دارد. به گفته وی، تیلاپیا به دلیل تهیه آسان، قیمت پایین و طعم مناسب، از مهم‌ترین و محبوب‌ترین ماهیان پرورشی خوراکی است که جایگاه ویژه‌ای در بازار و سبد خانوار دارد.نبوی زاده با بیان اینکه تیلاپیا در حال حاضر در ۱۳۵ کشور جهان پرورش می‌یابد افزود: به گفته پرورش دهندگان این ماهی، رشد آن بسیار سریع و با شرایط متراکم و پر ازدحام و همچنین آبی‌کیفیت سازگار است، علاوه بر این نیاز به مراقبت زیادی ندارد. این مسئول با یادآوری: تیلاپیا در رودخانه و دریا به خاطر اینکه از غذای یقیه آبزیان تغذیه می‌کند و حیات آن‌ها را به خطر می‌اندازد و باعث به هم خوردن چرخه غذایی آبزیان می‌شود پرورش و تکثیر آن حدود ۱۰سال قبل در کشور و در نتیجه بافق متوقف شد و تعدادی از کاربیکار شدند.وی اضافه کرد: اما به دلیل دوری شهرستان بافق از دریای آزاد و نداشتن رودخانه دائمی و آب‌های روان در گستره آن و دارا بودن آب‌های شور و آب شور که مورد علاقه این گونه آبی‌زی است در سال ۱۳۹۲ پس از سه سال توقف، پرورش آن در این شهرستان از سر گرفته شد.

تکثیر مصنوعی ماهیان بومی بااستفاده از فناوری داخلی برای اولین بار

رئیس کار تکثیر ماهیان بومی سوگند و شهیدملکی اهواز از تحقق بیوتکنیک تکثیر مصنوعی ماهیان بومی با استفاده از فناوری شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی سوری با اشاره به تکثیر مصنوعی ماهیان بومی با استفاده از فناوری داخلی برای اولین بار و در راستای تحقق شعار سال اظهار کرد: در سالی که به فرموده رهبر معظم انقلاب سال تولید، دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین نامگذاری شده است به همت همکاران مراکز تکثیر ماهیان بومی سوگند و شهیدملکی اهواز و برای اولین بار در استان خوزستان هرمون‌های مصنوعی ساخت شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی جهت تکثیر ماهیان بومی جایگزین هرمون‌های خارجی شده است.وی در ادامه از رهاسازی یک میلیون ۱۵۰ هزار قطعه انواع بچه‌ماهی بومی گونه بزره، عنزه و گطان در تالاب بین المللی شادگان خبرداد و افزود: این عملیات با حضور مدیر کل شیلات خوزستان، فرماندار، نماینده اداره کل حفاظت محیط زیست و جمعی از مقامات محلی و اهالی روستای صراخیه شادگان صورت گرفت.سواری ادامه داد: رهاسازی بچه ماهیان بومی در مناطقی مانند تالاب هورالعظیم، تالاب شادگان و دریاچه پشت سدها و سایر مناطق آبی استان تا اواسط تابستان امسال پیش‌بینی شده است.رئیس کار تکثیر ماهیان بومی سوگند و شهیدملکی اهواز یادآور شد: رهاسازی بچه ماهی در منابع آبی اهداف و مزایای مهمی دارد که می‌توان به پایداری صید، بهره برداری و حفاظت از ذخایر زنتیکی و اشتغال جامعه صیادی اشاره کرد.