سرآمد اقتصاد
چهارشنبه-۲۲ آذر۱۴۰۲-سال هفتم-شماره ۱۸۰۷

آبزی پروری

بخش دوم

درباره آرتمیای آبزیان

رضا فراهانی – در حال حاضر بیشترین موارد مصرفی سیست (ناپلیوس) آرتمیا در مراکز تکثیر میگو از مرحله مایسیس تا مرحله ۱۵ PL می‌باشد و هر پست لارو به طور متوسط روزانه نیاز به ۱۵۰ عدد ناپلیوس آرتمیا دارد که در ٤ دفعه غذادهی در اختیار آن قرار می گیرد.

برداشت اقتصادی سیست آرتمیا در سال ۱۹۵۰– ۵۱ میلادی از دریاچه بزرگ نمک واقع در ایالت یوتای آمریکا شروع شد که با توسعه آبزی پروری به‌ویژه میگو روز به روز بر تقاضای جهانی سیست آرتمیا افزوده شد بطوریکه هم اکنون مصرف سالیانه جهانی آرتمیا بیش از دو هزار تن و در ایران نیز حدود ۵۰ تن سیست خشک می‌باشد.

در سال‌های اخیر، تقاضای زیادی برای سیست آرتمیا و ... داشته است که منجر به عرضه بالای آن شده و موجب شده است که در سراسر دنیا به پرورش آن در استخرها، آبگیرها و دریاچه های آب شور بپردازند. لذا گونه‌ها و استرین‌های مختلفی از آرتمیا در دسترس می‌باشد، اما پرورش دهندگان آبزیان بایستی اطلاعات کافی در مورد آن‌ها داشته باشند تا با کمک آن‌ها بتوانند به موقع نسبت به تامین غذای مورد نیاز آبزی خود اقدام نمایند به نحوی که صرفه اقتصادی را نیز به دنبال داشته باشد.

لذا کیفیت جیره غذایی دارای اهمیت بسزایی است به‌عنوان مثال: پروتئین موجود در جیره غذایی به منظور حفظ بافت‌های پیکری ماهی، جایگزینی بافت‌های از بین رفته و شکل گیری پروتئین‌های جدید بکار می‌رود.

بررسی‌ها نشان می‌دهد اگر چه ساختار سیست آرتمیا در تمام استرین‌ها یکسان است ولی از لحاظ کمی دارای اختلافاتی می‌باشند که دانستن این تفاوت‌ها می‌تواند در کاربرد هر چه بهتر آن‌ها در آبزی پروری کمک نماید.

یکی از مهم‌ترین اشکال مورد استفاده از محصولات آرتمیا، سیست آرتمیا است که کمیت و کیفیت ارزش غذایی آن نقش کلیدی در باز ماندگی و رشد لاروی انواع آبزیان بخصوص میگو و ماهیان دریایی ارزیابی این شاخص نیز می‌تواند کمک شایانی در امر آبزی پروری نماید.

با اینکه کشور ما در طی سال‌های اخیر روند رو به توسعه‌ای را در زمینه آبزی پروری داشته لذا بدلیل نقش کلیدی آرتمیا در این روند، شناخت ویژگی‌های سیست‌های موجود در موقعیت‌های مختلف جغرافیایی ایران حایز اهمیت بوده و راهگشای این توسعه خواهد بود. در حال حاضر در مورد ارزیابی کمی و کیفی سیست‌های آرتمیای ایران مطالعات کمی وجود دارد باشد که آرتمیای ایران از نظر کیفیت جایگاه اصلی خود را در بازارهای جهانی بدست آورد و با بهره برداری بهتر از این محصول با ارزش نه تنها کشورمان از واردات سیست آرتمیا بی نیاز شود بلکه حتی با صادرات سیست آرتمیا به سایر کشورها، ارز قابل توجهی نیز عاید کشور ما گردد.

امیدوارم با بهره برداری بهینه از آرتمیای دریاچه ارومیه و دریاچه مهارلو و دریاچه میقان اراک دیگر منابع آبی شور کشور مثل آبگیرهای حاشیه‌ای شهرستان قم و غیره بتوان علاوه بر تامین نیازهای داخلی سیست و بیوماس آرتمیا، کشورمان را به یکی از تولید کنندگان و صادر کنندگان محصولات آرتمیا در دنیا تبدیل نماید.

گفت و گو با مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان؛
«اقتصاد سرآمد» باز نشر می کند

ناوگان کشتیرانی در دریای خزر جوابگوی ترانزیت به کشورهای شمالی ایران نیست

بخش پایانی

لایروبی بنادر شمالی کشور بدون لایروبی ولگا فایده ای ندارد

گروه ترانزیت – وحیده اسماعیلی – امکاناتی که در بندرانزلی وجود دارد به بنادر و دریانوردی استان گیلان این ظرفیت و اجازه را می‌دهد که در سال کالاهای بیشتری را به بندر انزلی وارد کنند. در شماره پیش اقتصادسرآمد، بخش اول گفت وگوی «حسن یونسی» مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان را در راستای خرید و انتقال کشتی های جدید به ناوگان کشتی های بنادر شمالی دریای خزر و ظرفیت ها تجاری ایجاد شده منتشر کردیم یونسی می گوید: ما روزانه با صاحبان کالا در کل کشور در ارتباطیم و تلاش داریم آنها را برای سرمایه گذاری در بندر انزلی جذب کنیم. البته به آنها قول و اطمینان می‌دهیم که کلیه امکانات و بسترهای سرمایه گذاری را برایشان فراهم کنیم. در ادامه بخش دوم گفت و گو را مرور می کنیم:

ـ ممکن است نام یکی دو تا از این شرکت ها را اعلام بفرمایید؟

حسن یونسی: به دلایلی که پیش از این گفتم امکان آن نیست. ولی این را تاکید کنم دو شرکت خیلی قدر و برند هستند که موفق شدیم پای آنها را به بندر انزلی باز کنیم. با سرمایه گذاری و بارگیری کالاهای این دو شرکت در بندر انزلی، بزودی شاهد رونق اقتصادی پایدار در این شهر بندری خواهیم بود. این نکته را بگویم که تاکنون این شرکتها در انزلی فعالیت نداشتند و برای اولین بار از تهران می آیند که وجود برند کالای آنها به بندر انزلی رونق می دهد.

برای جذب این دو شرکت به بندر انزلی ماهها مذاکره کردیم. به آنها اهمیت دادیم و خوشبختانه آنها هم ما را تست کردند و خدا رو شکر راضی بودند. امیدوارم بزودی سرمایه گذاری چند صد میلیارد تومانی را در بندر انزلی داشته باشیم.

– سرمایه گذاری این شرکتها علاوه بر کشتی و ورود و خروج کالا در سایر بخشهای بندری هم خواهد بود؟ آورده این شرکت ها بیشتر بواسطه سرمایه است یا تجهیزات یا نیروی انسانی ماهر؟ کدامیک؟

حسن یونسی: بله ساخت مخازن، سیلو و انبارها در بندر از جمله این هاست که اشتغالزایی بالایی برای مردم انزلی به همراه دارد. حتی با سرمایه گذاری و ورود کشتی‌های جدید، به تعداد تریلی ها و کامیونها در بندر هم افزوده می‌شود. در واقع بعنوان مدیر اداره بندر تلاش کردم در انعقاد این قراردادها نگاهم کوتاه مدت نباشد و وظیفه داشتم برای توسعه پایدار و تداوم رونق اقتصادی بندر انزلی، قراردادهای سرمایه گذاری طولانی مدت منعقد کنم.

– برای سایر بنادر استان هم چنین سرمایه گذاری پیش بینی شده؟

حسن یونسی: خیر، فقط برای بندر انزلی. چون بندر آستارا که در اختیار بخش خصوصی است و بخش خصوصی خود باید به دنبال سرمایه گذاری باشد. بندر کاسپین نیز متولی آن منطقه آزاد است. از اینرو بعنوان مدیر دولتی وظیفه ام جذب سرمایه گذار برای بندر انزلی است.

ما برای حمایت از بخش خصوصی و مالکین کشتی‌ها در دریای خزر، سن ثبت کشتی ها را افزایش دادیم تا سرمایه گذاران بتوانند کشتی های بالای عمر ۱۵ سال هم خریداری کنند.

–پیش بینی می کنید این ۳۱ کشتی حداقل نصفی از آنها چه زمانی وارد آب های دریای خزر شوند؟

حسن یونسی: هنوز که روند انتقال و ثبت آنها نهایی نشده و فعالیت رسمی خود را شروع نکرده اند. چون وقتی کشتی جدیدی خریداری می شود چرخه انتقال مالی، ثبت و تغییر پرچم باید طی شود. فکر می کنم این کشتی‌ها تا پایان نیمه اول امسال فعالیت رسمی خود را با پرچم کشور آغاز کنند.

–با توجه به این که سن ثبت کشتی‌ها را از ۱۵ به ۳۰ سال افزایش دادید، درواقع از امسال ما با کشتی های قدیمی تر و پرریسک تر مواجه ایم. درست است؟ (چون وقتی می گویید از ۱۵ سال به ۳۰ سال افزایش دادید یعنی کشتی هایی که بیش از ۲۵ سال یا بیشتر در دریای خزر در حال تردد باشند؟

حسن یونسی: باید تاکید کنم که در انتشار این خبر اشتباه پیش آمده، منظور سن ثبت یک کشتی در دریای خزر بوده. در حال حاضر سن ثبت کشتی‌ها در این دریا ۱۵ سال است و اگر این سن ۱۶ سال بشود سازمان ما که متولی قضیه است آن کشتی را ثبت نمی‌کند. اما ما برای حمایت از بخش خصوصی و مالکین کشتی‌ها در دریای خزر، آمدیم سن ثبت کشتی ها را افزایش دادیم تا سرمایه گذاران بتوانند کشتی‌های بالای عمر ۱۵ سال هم خریداری کنند.

این موضوع را با سازمان بنادر و دریانوردی کشور مکاتبه کردم و از آنها درخواست کردم در حمایت از بخش خصوصی و توسعه ترانزیت در پی اتصال کریدور شمال به جنوب این سن را به ۳۰ سال افزایش بدهند. مهم اینست که وقتی مالک کشتی که برای خرید کشتی به روسیه می‌رود با محدودیت مواجه نباشد و بتواند با خرید کشتی در سن های بالاتر هم در دریای خزر تردد کند. خوشبختانه این موضوع در تهران کارشناسی و بررسی شد و با افزایش سن ثبت کشتی‌ها موافقت شد.

ـ آیا کشتی های خریداری شده دست اول هستند؟ یا در بین همین کشتی ها هم کشتی های بالای ۲۰ و ۲۵ سال هم خریداری شده است؟

حسن یونسی: خیر، کشتی ها دست اول نیستند. البته دو کشتی در دست ساخت داریم که بزودی به ناوگان ما اضافه می شوند. در کل کشتی‌ها در سن های مختلف هستند. هنوز آمار جزیی تر از خرید این ها از سوی مالکین به ما اعلام نشده است.

– حدود ۸ ماهی است که لایروبی بندر آستارا به اتمام رسیده است. آیا اختلاف ها به حال خود باقی است یا مدیریت بندر آستارا لایروبی شما را پذیرفته است؟

حسن یونسی: با لایروبی که انجام دادیم تا حدودی اختلافات حل شده و شرکت کاوه هم جداگانه لایروبی هایی انجام داد و در حال نگه داری است. الان ما در تهران هم به دنبال اقداماتی در حمایت از آنها هستیم.

– طی این مدت آیا بندر آستارا اقدام مثبتی برای افزایش جابجایی کالا و پذیرفتن کشتی‌های بیشترانجام داده ؟

حسن یونسی: متاسفانه بخش خصوصی و صاحبان کالا چندان تمایلی به ارسال کالا از طریق بندر آستارا ندارند. به علت وجود مرز زمینی و زیرساخت های مناسبی که در آستارا برای حمل و نقل زمینی کالا وجود دارد، صاحبان کالا بیشتر علاقمند به ارسال زمینی محصولات صادراتی خود هستند. چرا که بیشتر کالاهای موجود در بندر آستارا محصولات کشاورزی و فاسد پذیرند که برای حمل با کشتی نیازمند کانتینرهای یخچال دار هستند. متاسفانه نه در بندر آستارا و نه در بندر انزلی کشتی که کانتینر یخچال دار داشته باشد نداریم. کشتی‌های دیگر هم نهایتا بتوانند ۲۰ تا ۳۰ کانتینر حمل کنند. در کل در دریای خزر کشتی کانتینربر یخچال دار نداریم. به این خاطر صاحبان کالا از جابجایی و حمل محصولات فاسد پذیر خود از طریق بندر و کشتی واهمه دارند و ترجیح می‌دهند با ریسک کمتر و از مرز زمینی کالاهای خود را جابجا کنند.

– در میان ۳۱ کشتی جدید چه؟ آیا کشتی‌ها مجهز به کانتینر یخچال دارهستند؟

حسن یونسی: خیر، هیچکدام کانتینر یخچال دار نیستند و اصلا نداریم. چون نیاز به مصرف برق زیادی دارد. مگر یک کشتی چقدر برق دارد که همزمان بتواند برق کانتینر یخچال دار تامین کند.

بازتاب

معاون اقتصادی و سرمایه گذاری سازمان منطقه آزاد قشم مطرح کرد؛

هدف‌گذاری پرورش میگو براساس سیاست‌های اقتصاد دریامحور رهبر انقلاب

عضو موظف هیات مدیره و معاون اقتصادی و سرمایه گذاری سازمان منطقه آزاد از سیاست گذاری و هدف گذاری پرورش میگو در جزیره قشم براساس سیاست های کلی ابلاغ شده از سوی رهبر معظم انقلاب در حوزه اقتصاد دریا محور خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد منصور عظیم زاده اردبیلی در اولین نشست تخصصی بکارگیری علوم نوین در مزارع پرورش میگو اظهار کرد: در شرایط امور بکارگیری علوم نوین و استفاده از روش های مدرن جهت افزایش بهره وری مزارع پرورش میگو و توسعه این حوزه یک الزام است.

وی ادامه داد: با آسیب شناسی صورت گرفته بسیاری از مشکلات گذشته حوزه پرورش میگو در جزیره قشم احصا شده و امروز در حال ریل گذاری و هدف گذاری کلان براساس سیاست های اقتصاد دریامحور ابلاغ شده از سوی رهبر معظم انقلاب هستیم. معاون اقتصادی و سرمایه گذاری سازمان منطقه آزاد قشم افزود: عدم استفاده از علوم جدید و تکنولوژی روز در حوزه پرورش میگو به شیوه متراکم، در آینده موجب از بین رفتن منبع زمین و زیان ساکنان این منطقه خواهد شد که برای جلوگیری از این موضوع برنامه ریزی های خوبی صورت گرفته است.

به گفته عظیم زاده اردبیلی؛ سیاست های کلی مربوط به حوزه اقتصاد دریامحور از سوی رهبر انقلاب، راهگشای امور مختلف در حوزه های اقتصادی قشم بوده و می تواند مسیر پیش رو برای تبدیل این جزیره را به یکی از نقاط اصلی جهت پرورش میگو و کمک به امنیت غذایی در کشور، تسهیل کند.

وی تصریح کرد: سیاست معاونت اقتصادی و سرمایه گذاری سازمان منطقه آزاد قشم، تسهیل فرآیندها جهت عبور از مشکلات پیشین، افزایش انگیزه سرمایه گذاران و ایجاد رونق اقتصادی در حوزه های مختلف شیلات و آبزی پروری بویژه در حوزه پرورش میگو با استفاده از شیوه های جدید است.

عضو موظف هیات مدیره سازمان منطقه آزاد قشم ادامه داد: برای رسیدن به اهداف کلان نظام و حفظ منافع ملی باید با بیان دقیق مشکلات و تلاش برای رفع آنها، شرایط را برای همراهی و هم افزایی سایر دستگاه های شهرستانی، استانی و ملی فراهم کنیم.

معاون اقتصادی و سرمایه گذاری سازمان منطقه آزاد قشم با تاکید بر لزوم ادامه این قبیل نشست های تخصصی، افزود: تشکیل اتاق های فکر در حوزه های مختلف شیلات، استمرار نشست های تخصصی و همفکری با اساتید و نخبگان و استفاده از ظرفیت های مجموعه های دانش بنیان می تواند تسهیل کننده مسیر رونق این حوزه در جزیره قشم باشد.

عظیم زاده اردبیلی در پایان خاطرنشان کرد: با برنامه ریزی صورت گرفته فرصت های جدیدی برای معرفی و توسعه ظرفیت های موجود و همچنین کسب سهم بیشتری از بازارهای صادراتی در حوزه شیلات ایجاد شده است.

دریچه

ترجمه اختصاصی اقتصاددریایی

کشتی کانتینری باسوخت LNG به کشتیرانی بارگنج فرانسه تحویل شد

شرکت **Hudong–Zhonghua** کشتی کانتینری جدید با سوخت **LNG** را به شرکت کشتیرانی و حمل‌ونقل بارگنج فرانسوی **CMA CGM** تحویل داد.

به گزارش پایگاه خبری اقتصاددریایی ، هفتم دسامبر، شرکت کشتی سازی Hudong–Zhonghua چین، یکی از شرکت های تابعه CSSC، اولین کلاس جدید کشتی های کانتینری با سوخت LNG را به شرکت کشتیرانی فرانسوی CMA CGM تحویل داد.

راغب رضا نوشت: وزن این کشتی ۱٤٥٦٥۰ dwt و حداکثر ظرفیت ۱۳۲۰۰ TEU است. این کشتی با ۳۳٦متر طول و ۵۱ متر عرض، به مخزن سوخت LNG ۱٤۰۰۰ متر مکعبی و سیستم مهار GTT Mark III مجهز شده است. حداکثر سرعت این کشتی ۲۱ گره دریایی است و در مجمع الجزایر مالت ثبت شده است.

یکی از ویژگی های برجسته این کشتی، گنجاندن ۲,۰–CMD–WinGD۹X۹DF بعنوان اولین موتور اصلی است، یک فناوری پیشرفته توسط CSSC که برای کنترل هوشمند گازهای خروجی آن به بازار عرضه شده است. این موتور برای کاهش لغزش متان تا ۵۰ درصد و انتشار گازهای گلخانه ای تا ۲۸ درصد در حالت گاز طراحی شده است.

در میان ویژگی‌های متمرکز بر کاراییاین کشتی، دارا بودن یک بادگیر بر روی کمان است که مصرف سوخت را بین ۲ تا ٤ درصد کاهش می‌دهد. علاوه بر این، یک دستگاه صرفه جویی در انرژی راندمان نیروی محرکه را افزایش می دهد و به طور بالقوه ۱–۱,۵٪ در انرژی صرفه جویی می کند.

این کشتی اولین کشتی از سری شش کشتی است که در یک معامله ۲,۳ میلیارد دلاری توسط CMA CGM که در آوریل ۲۰۲۱ اعلام شد، سفارش داده شده است. کشتی های ۱۳۰۰۰ TEU قرار است بزرگترین کشتی های کانتینری دوگانه سوز در مسیر آمریکای جنوبی باشند.

مسیر خدمات کشتی از چین آغاز شده و قبل از سفر به ریودوژانیرو و سایر بنادر برزیل در هنگ کنگ و سنگاپور توقف می کند. این مسیر گسترده شامل ۱۷ بندر است که سفرهای هفتگی با مدت زمان ۹۱ روز در هر سفر را ارائه می دهد.