

۱۱ درصد ماهیان گرمابی کشور در خرمشهر تولید می‌شود

مدیرکل شیلات خوزستان گفت: ۱۱ درصد ماهیان گرمابی کشور در شهر بندری خرمشهر تولید و روانه بازارهای داخلی و خارجی می‌شود.

به گزار ش اقتصادسراسرآمد، دکتر مرتضی سوری به مانا افزود: پنج هزار هکتار از اراضی خرمشهر به تولید ماهیان گرمابی اختصاص دارد و سالانه حدود ۱۰ هزار تن انواع ماهیان گرمابی تولید و بخشی مهمی از آن به عراق صادر می‌شود.

وی گفت: با تکمیل برق‌رسانی و بهره‌وری از مجتمع پرورش ماهیان گرمابی شهید احمدیان خرمشهر، تولید ماهیان گرمابی افزایش خواهد یافت.

مدیرکل شیلات خوزستان با بیان اینکه بخش مهمی از آب مورد نیاز خرمشهر برای ایزی پروری از رودخانه کارون تامین می‌شود افزود: خرمشهر ظرفیت و پتانسیل زیادی برای صنعت ایزی پروری دارد.

سوری با اشاره به اینکه خرمشهر قطب نخست ایزی پروری در خوزستان است افزود: خوزستان از رتبه سوم کشور در حوزه تولیدات شیلاتی، رتبه دوم تولید ایزی پروری در همه استان‌ها و رتبه چهارم صید آبزیان و رتبه دوم تولید آبزیان در منابع آب‌های داخلی را دارا می‌باشد. مدیرکل شیلات خوزستان از جمله اقدامات مؤثر در حمایت از تولید و پرورش و ارتقاء تکنولوژی‌های بهره‌بردار ی از منابع آبی را تخصیص تسهیلات بانکی کم‌بهره با بازپرداخت بلند مدت، امهال و بخشودگی سود و جرایم بانکی، کنترل ورود آلاینده‌ها به صیدگاه‌ها و تامین اعتبارات جهت جبران خسارات از منابع آلاینده‌ها و تخصیص آن به شیلات جهت بهسازی منابع دانست. سوری یادآور شد: سراسره مصرف ماهی در خوزستان نزدیک به متوسط جهانی است به طوری‌که سرانه مصرف ماهی در دنیا ۲۰۲ کیلوگرم برای هر نفر در سال است که این میزان در خوزستان ۱۸۳ کیلوگرم است.

سوشی و ساشیمی ایرانی در راه بازارهای صادراتی

با انتقال تکنولوژی‌های نوین از کشورهایی همچون ژاپن، تون ماهیان دارای ارزش اقتصادی بالا، تبدیل به سوشی و ساشیمی شده و راهی بازارهای صادراتی می‌شوند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، رئیس کمیته مدیریت صید سازمان شسیلات ایران در گفت و گو با رادیو اقتصاد از وجود برخی تون ماهیان صید شده در کشور برای تبدیل شدن به محصولاتی با ارزش اقتصادی بالاتر و ورود به بازارهای صادراتی، خبر داد و گفت: بر اساس آمار،در سال گذشته ۷۵۱ هزار تن صید از آبهای شمال و جنوب کشور انجام شد، که ۷۱۸ هزار تن مربوط به صید جنوب و آبهای خلیج فارس و دریای عمان بوده و ۲۹۰ هزار تن آن مربوط به تون ماهیان و شبه تون ماهیان است. دکتر رضا عباسپور نادری افزود:بر اساس تفاهم نامه ای که با سازمان توسعه صنعتی ملل متحد (یونیدو) منعقد شده، برنامه انتقال فناوری ها و مهارت های جدید در زمینه فراوری آبزیان از کشورهای صاحب نام در این زمینه همچون ژاپن،ایجاد شده است.

وی ادامه داد:برخی گونه های تون ماهیان صید شده همچون بلوفین که دارای ارزش اقتصادی بالایی هستند،می توانند برای تبدیل شدن به سوشی و ساشیمی، فراوری،و راهی بازارهای صادراتی شوند.

دکتر نادری تصریح کرد:کشور ژاپن یکی از کشورهای پیشرو در حوزه فعالیت های شیلاتی و تکنولوژی های نوین در عرصه فراوری و صادرات آبزیان است و فرصت مناسبی است که از گونه های با ارزشی همچون کیدر برای این منظور بهره برداری شود.

مدیرکل توسعه بازار سازمان شیلات اعلام کرد عرضه کنسر و ماهی با ۱۵ درصد تخفیف در ایام نوروز و ماه رمضان

مدیرکل دفتر بهبود کیفیت فراوری و توسعه بازار سازمان شیلات از کاهش قیمت کنسر و ماهی در طرح عید تا عید خیر داد.به گزار ش اقتصادسراسرآمد، عباس مختاری ، در پاسخ به این سوال که آیا کنسرو ماهی برای شب عید ارزان می‌شود یا خیر؟ به ایستاکفت: بر اساس طرح عید تا عید یعنی از نیمه شعبان تا عید فطر، کنسر و ماهی با ۱۵ درصد تخفیف در فروشگاه‌های زنجیره‌ای عرضه می‌شود.مسعود امرالهی – مدیرکل دفتر بازرسی و نظارت بر کالاهای اساسی وزارت جهاد کشاورزی – نیز پیش‌تر اعلام کرده بود که با توجه به در پیش بودن ماه رمضان و نیاز مردم به کنسر و ماهی، با هماهنگی صورت گرفته با انجمن صنایع کنسر و ایران و سازمان شیلات برای تامین این محصول، مقرر شد تولیدکنندگان کنسر و ماهی را با ۱۵ درصد تخفیف به بازار عرضه کنند.

وی همچنین افزود که این محصول در سبازمان میادین میوه و تره‌بار به دلیل عرضه مستقیم، با ۲۰ درصد تخفیف عرضه خواهد شد.



گروه ترانزیت – اکبر محمودی – درگیری

اخیر در دریای سرخ که پس از درگیری رژیم صهیونیستی و حماس در اکبر گذشته آغاز شد، باعث ایجاد اختلالات قابل توجهی در تجارت جهانی و زنجیره های عرضه شده، در حالی که هیچ کمکی در کار نیست.

از سوی دیگر، بحران ژئوپلیتیکی منجر به افزایش هزینه های حمل و نقل و زمان تحویل طولانی تر شده است. بر همین اساس، کارشناسان پیش بینی می کنند که مصرف کنندگان در سراسر جهان به زودی تاثیر این بحران را با قیمت های بالاتر احساس خواهند کرد.

کارشناسان پیش بینی می کنند که مصرف کنندگان در سراسر جهان به زودی تاثیر بحران دریای سرخ را با قیمت های بالاتر احساس خواهند کرد.

اهمیت کانال سوئز و مسیر دریای سرخ

مسیر دریای سرخ سریعترین مسیر دریایی بین آسیا و اروپا است. هر کشتی که از کانال سوئز به اقیانوس هند یا از اقیانوس هند عبور می کند باید از تنگه باب المندب و دریای سرخ عبور کند، ضمن اینکه تقریباً ۳۰ درصد از کالاهای مصرفی تجارت شده در جهان از این مسیر حمل می شود و حدود ۱۵ درصد تجارت دریایی جهانی، از جمله کالاهای مهمی مانند غلات، نفت و گاز طبیعی مایع شده از دریای سرخ می گذرد. بر همین اساس، هر گونه تأخیر در مسیر منجر به ازدحام در بنادر می شود که موجب عدم تعادل بین عرضه و تقاضا یا در دسترس بودن کشتی، پرسنل و منابع کانتینری



خواهد شد.

شرکت سوئدی و چندملیتی سازنده لوازم خانگی ایکیا اعلام کرد که در صورت ادامه اختلال در حمل و نقل، این بحران می تواند تحویل آنها را به تعویق بیندازد و باعث محدودیت در دسترس بودن برای برخی محصولات شود. همچنین، تسلا که در تامین قطعات برای تولید کالا مشکل دارد، اعلام کرده که کارخانه تولید آن در آلمان، که خودروها و باتری‌های مدل Y را تولید می‌کند، از ۲۹ ژانویه تا ۱۱ فوریه به دلیل کمبود قطعات متوقف خواهد شد.

در همین راستا، حوثی‌ها گفته‌اند که در صورت آتش‌بس و پایان محاصره نوار غزه توسط اسرائیل، حملات متوقف خواهند شد، اما اسرائیل در موضع خود است و این موضوع بدان معناست که بخش عظیمی از شرکت‌ها به ویژه در اروپا و ساحل شرقی انتظار می رود که همان مسئله را تجربه کند، زیرا مسیر کشتی ها همچنان از دریای سرخ است.

از آنجایی که تعداد بیشتری از شرکت‌های کشتیرانی به دلیل حملات، مسیر کشتی‌های خود را تغییر می‌دهند، تعداد کشتی‌هایی که وارد دریای سرخ می‌شوند در مقایسه با سال گذشته تقریباً نصف شده است

سه برابر شدن هزینه های حمل و نقل و تأخیر

از آنجایی که تعداد بیشتری از شرکت‌های کشتیرانی به دلیل حملات، مسیر کشتی‌های خود را تغییر می‌دهند، تعداد کشتی‌هایی که وارد دریای سرخ می‌شوند در مقایسه با سال گذشته تقریباً نصف شده است. همچنین، ۹۰ درصد از

شناورهای کانتینری در این مسیر در هفته اول ژانویه مجبور به تغییر مسیر شده اند. رهبران بازار مانند شرکت حمل و نقل کانتینری جهانی و مرک قبل‌ا مسیر تعداد زیادی کشتی کانتینری را تغییر داده‌اند. این ۶۰۰۰ کیلومتر به سفرهایی که اروپا را به آسیا متصل می کند اضافه می کند و به طور بالقوه به زمان دو هفته می رسد.

این موضوع بدان معناست که در بحبوحه بحران دریای سرخ، قیمت ها در حال افزایش است زیرا کانتینرهای کافی وجود ندارد؛ ضمن اینکه هزینه های حمل و نقل بالاتر، قیمت سوخت و هزینه های بیمه احتمالاً از روندهای اقتصادی فعلی پیروی می کند و توسط مشاغل به مشتریان منتقل می شود.

چگونه کسب و کارهایی توانند تأثیر این اختلالات را کاهش دهند؟

دستیابی به دلد بلندرنگ با بهینه سازی و مدیریت موثر مسیر کانتینرها نقش مهمی ایفا می کند؛ در حالی که مدیریت حمل و نقل یکپارچه در عملیات زنجیره تامین به کسب و کارها کمک می کند تا افزایش هزینه را به حداقل برسانند و عملیات روان تر را برای صنعت و مصرف کنندگان تضمین کنند. با پاسخگویی به اختلالات با رویکردی قاطعانه و چابک، کسب‌وکارهایی می‌توانند تأثیر اختلالات را کاهش دهند و با بهینه‌سازی استفاده از منابع، مشتریان را راضی نگه دارند.

اثر دومینو بر برنامه های تولید

بحران دریای سرخ بر عملیات تولیدی در بنادری که

دریای سرخ و اختلالات تجارت و زنجیره تامین؛

«روزنامه دریایی سرآمد» بررسی می‌کند

نقش کانال سوئز در مدیریت هزینه و زمان ترانزیت کالا

سه برابر شدن هزینه های حمل و نقل و تأخیر

از مسیر دریای سرخ

دیگر سطح خدمات مشابهی ندارند، تأثیر گذاشته است. از طرفی، زنجیره تامین جهانی بر اساس زمان مقرر عمل می کند، جایی که هر بخش همان طور که برای تولید مورد نیاز است وارد می شود. بنابراین، هر گونه تأخیر یک اثر موج دار در سراسر زنجیره تولید خواهد داشت. حتی با وجود آنکه بیشتر شرکت‌ها با سطحی از ذخایر ایمنی در محل کار می‌کنند، اما زنجیره‌های تامین به‌موقع به خدمات ثابت و پیوندهای هوایی دریایی نیاز دارند حتی با وجود آنکه بیشتر شرکت‌ها با سطحی از ذخایر ایمنی در محل کار می‌کنند، اما زنجیره‌های تامین به‌موقع به خدمات ثابت و پیوند‌های هوایی دریایی نیاز دارند. بر همین اساس، داشتن فرآیندهای تولید انعطاف پذیر یکی از ارکان کلیدی انعطاف پذیری ریسک است. با گنجاندن انعطاف‌پذیری، کسب‌وکارها می‌توانند بهتر بـا تغییرات و چالش‌های غیرمنتظره بازار سازگار شوند و اثرات منفی بالقوه را کاهش دهند.

با ورود به سال نو چینی، این پیش بینی وجود داشت که بازگشت دیر هنگام کشتی ها به آسیا ممکن است منجر به تأخیر و لغو بیشتر شود. تقریباً، هر کشتی که دوباره مسیریابی می‌شود، ۱۰ هزار کانتینر دارد که هر کدام از آن کانتینرها سفری برای خود دارند که باید دوباره برنامه ریزی شود.

این موضوع می‌تواند به این معنی باشد که در صورت اتمام موجودی، برخی از محصولات دیرتر به قفسه ها رسیده و در اختیار مصرف کنندگان قرار می گیرد.

مسیر



معاون توسعه پیش بینی و مدیریت بحران مخاطرات جوی سازمان هواشناسی کشور

احتمال ورود توفان های گرمسیری به دریای عمان

با تغییر اقلیم

معاون توسعه پیش بینی و مدیریت بحران مخاطرات جوی سازمان هواشناسی کشور گفت: تغییر اقلیم احتمال ورود توفان‌های گرمسیری به دریای عمان را افزایش داده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، بهزاد لایقی در دومین همایش بین‌المللی علوم دریایی اظهار داشت: بررسی‌های ما بر روی اثرات تغییر اقلیم بر وقوع و شدت طوفان‌های گرمسیری در منطقه دریای عمان و شمال اقیانوس هند نشان می‌دهد که احتمال ورود و تأثیر این توفان‌ها بر سواحل جنوبی کشور به ویژه سواحل مکران افزایش یافته است. وی افزود: توفان‌های گرمسیری اثرات مخربی بر سواحل و کاربری‌های ساحلی و دریایی دارد که در دهه‌های اخیر سواحل کشور مانیز تحت تأثیر این پدیده‌های قرار گرفته است.

معاون توسعه پیش بینی و مدیریت بحران مخاطرات جوی سازمان هواشناسی کشور ادامه داد: افزایش دمای آب اقیانوس ها و تغییر الگوهای آب و هوایی حاکم بر منطقه از جمله عوامل مؤثر در افزایش تأثیر پذیری سـواحل جنوب کشور از این پدیده بر مخاطره است.

لایقی تصریح کرد: بررسی‌های ما نشان می‌دهد که در ۳۰ سال اخیر روند وقوع توفان‌های گرمسیری در شمال اقیانوس هند به ویژه در دریای عرب که بخشی از آن مرز دریای عمان را تشکیل می‌دهد، افزایشی بوده است. وی اضافه کرد: علاوه بر این شدت توفان‌های این منطقه و زمان فعالیت آن روند افزایشی داشته است به طوری که این روند در دریای عرب با شیب تندتر همراه بوده است.

معاون توسعه پیش بینی و مدیریت بحران مخاطرات جوی سازمان گفت: از سال ۲۰۰۷ تا کنون توفان‌های گرمسیری بسیاری سـواحل جنوب کشور را تحت تأثیر قرار داده‌اند اما دو توفان وارد دریای عمان شده و بیشترین تأثیر را داشته‌اند. لایقی افزود: برآوردها نشان می‌دهد که با ادامه روند رو به افزایش میانگین دمای زمین و اقیانوس‌ها، احتمال تداوم ورود توفان‌های گرمسیری به دریای عمان و اثرگذاری آنها بر سواحل جنوب کشور افزایشی است. وی تأکید کرد: با توجه به ضرورت توسعه دریا محور به ویژه در سواحل مکران، لازم است اقدامات مناسبی برای پایش، پیش‌بینی و کاهش اثرات مخاطره‌آمیز طوفان‌های گرمسیری در این منطقه انجام شود.

این مسؤول ادامه داد: سواحل جنوب کشور به ویژه سواحل مکران ظرفیت‌های توسعه زیادی دارد که برای پایدار بودن این توسعه باید الزامات اقلیمی در طرح‌ها و پروژه‌ای کلان این منطقه رعایت شود و هرگونه طرح و پروژه‌ای با پیوست اقلیمی پیگیری و عملیاتی شود.

لایقی در بخش دیگری عنوان کرد: از سوی دیگر باید آمادگی‌ها برای مواجهه با این توفان‌ها را ارتقا داد که یکی از الزامات این بخش توسعه شبکه پایش، پیش‌بینی و مقابله با آثار طوفان‌های گرمسیری است. وی عنوان کرد: از جمله تجهیزات هواشناسی مورد نیاز برای سواحل جنوبی به ویژه سواحل مکران رادارهای هواشناسی و موج، بویه‌های هواشناسی و ایستگاه‌های ساحلی است.