



شنبه-۱۰ اردیبهشت ۱۴۰۳-سال هشتم- شماره ۱۸۹۸

اقتصاد دریا

«**شیلات**»

۲۰ واحد راکد پرورش ماهی در همدان وارد چرخه تولیدشد

مدیر شیلات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی استان گفت: ۲۰ واحد راکد و نیمه فعال پرورش ماهی استان با پیگیری‌های انجام شده وارد چرخه تولید و پرورش ماهی شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، احمد بختیاری در جمع خبرنگاران با اشاره به آغاز اجرای طرح جهادی تلفیق آبی‌زی پروری با فعالیت‌های کشاورزی در استان همدان و ضرورت تحقق شعار سال با عنوان جهش تولید با مشارکت مردم افزود: دستورالعمل این طرح به دستور مقام عالی وزارت توسط سازمان شیلات ایران با مشارکت شیلات استان‌ها تهیه و به تایید وزیر رسیده است.

وی با اشاره به اینکه طرح جهادی با اهدافی همچون استفاده بهینه و دو منظوره و افزایش بهره‌وری آب اجرا می‌شود افزود: همچنین افزایش تولید گوشت ماهی به عنوان غذای سلامت، ایجاد و تثبیت اشتغال در مناطق روستایی، افزایش محصولات زراعی و درآمد روستائیان، جلوگیری از مهاجرت و افزایش سرانه مصرف آبزیان شمار دیگری از اهداف است.

مدیر شیلات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی استان همدان با تاکید بر اینکه این طرح نقش موثری در امنیت غذایی جامعه خواهد داشت یادآور شد: در کشور ۵۰۰ هزار چاه کشاورزی و ۲۵ هزار استخر ذخیره آب ساخته شده وجود دارد که تاکنون ۱۱ هزار و ۸۰۰ استخر ماهی دار شده و با اجرای این طرح ۱۵ هزار استخر دیگر ماهی دار خواهد شد.

وی خاطر نشان کرد: در استان همدان نیز طبق آخرین آمارها حدود ۱۵ هزار چاه، چشمه قنات و رودخانه وجود دارد همچنین طبق برآوردها حداقل ۲ هزار استخر ذخیره آب کشاورزی خاکی، بتونی و ژئوممبران موجود است که با اندک تغییری قابلیت استفاده در پرورش انواع ماهیان سردآبی و گرم آبی را دارند.

بختیاری با اشاره به اینکه با وجود همه فعالیت‌ها و اقدامات صورت گرفته کمتر از پنج درصد منابع آبی استان در زمینه تولید آبزیان به کار گرفته شده است تصریح کرد: با تأمین تسهیلات مورد نیاز، تأمین نیروی کارشناس و متخصص و اجرای برنامه‌های ترویجی به منظور آشنایی کشاورزان و مشارکت آنها، قابلیت افزایش تعداد واحدهای دو منظوره شیلاتی به مرز ۱۰ درصد منابع موجود و جهش تولید در پرورش آبزیان وجود دارد. وی با بیان اینکه در سال گذشته ۶ هزار و ۹۰۰ تن انواع ماهیسان گرم‌آبی در سردابی در ۵۰۲ مزرعه و استخرهای ذخیره تولید شده است گفت: ۲۲ میلیون بچه ماهی قزل‌آلا در ۱۰ مرکز حد واسط تولید و ۱۰۰ هزار بچه ماهی گرم‌آبی نیز رهاسازی شده است.

مدیر شیلات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی استان همدان تاکید کرد: در ۲۵ واحد پرورش ماهیان زینتی و زالوی طی حدود پنج میلیون و ۲۵۰ هزار قطعه ماهی زینتی و زالوی طی در سال گذشته تولید شده است.

وی با بیان اینکه در مجموع زمینه اشتغال مستقیم یک هزار و ۳۸۰ شغل در این صنعت فراهم شده است یادآور شد: از سوی دیگر سرانه مصرف آبزیان استان حدود ۸.۶ کیلوگرم است به طوری که در راستای افزایش سرانه مصرف، ۱۱ جشنواره طبخ آبزیان در شهرستان‌های استان با مشارکت بخش‌های دولتی و خصوصی اجرا شده است.

بختیاری از برگزاری ۱۲۸ دوره آموزشی عملی و تئوری طبخ آبزیان با شرکت سه هزار و ۵۰۰ نفر در استان طی سال گذشته خبر داد و تاکید کرد: یک‌هزار نفر از آبی‌ پروران و متقاضیان پرورش ماهی دوره عمومی و تخصصی آبزیان را با استفاده از اعتبارات عمرانی شیلات گذرانند.

وی در بخش دیگر با تاکید بر اینکه ۲۰ واحد راکد و نیمه فعال پرورش ماهی بسا پیگیری‌های انجام شده وارد چرخه تولید شده‌اند افزود: ۲۲ فقره پرونده اخذ تسهیلات بانکی به مدیریت سرمایه گذاری ارجاع شده که از این میزان تنها به چهار فقره تسهیلات تعلق گرفته است.

مدیر شیلات و امور آبزیان سازمان جهاد کشاورزی استان همدان در تشریح برنامه سال جاری اضافه کرد: تولید حداقل ۷ هزار و ۵۰۰ تن ماهی سردآبی و گرم‌آبی از طریق گسترش پرورش ماهی در استخرهای دو منظوره، قنات، تلفیق آبی‌زی پروری با گلخانه‌ها و افزایش تولید در واحد سطح با مکانیزاسیون طی اسامال پیش‌بینی می‌شود.

وی در پایان به پیش‌بینی تولید ۵ میلیون و ۶۵۰ هزار قطعه ماهیان زینتی و زالوی طی طی سال جاری اشاره کرد و گفت: تولید ۲۵ میلیون بچه ماهی قزل‌آلا در مراکز حد واسطه، دستیابی به سرانه حدود ۹ کیلوگرمی مصرف آبزیان و اجرای جشنواره‌ها و دوره‌های طبخ آبزیان و توسعه بازار آبزیان از دیگر برنامه‌های این واحد در سال ۱۴۰۳ است.



سراسرآمد
گروه صنایع دریایی – ابرج گلشنی –در شماره های پیشین روزنامه دریایی سرآمد به این نکته تمرکز داشتیم که بدانیم مزیت نسبی کشور ما در بخش ساخت یا تعمیر کشتی، کدام است؟ آیا ما می توانیم کشتی بسازیم؟ آیا در صورت توانستن، ساخت کشتی برای ما مزیت دارد یا باید از خیر ساخت کشتی بگذریم و به سراغ تعمیرات برویم؟ وجود رقبای بزرگ و پیش تاخته از یک سو و نداشتن دانش فناوری ساخت تجهیزات از دیگر سو و نیز، گران بودن ساخت در ایران نسبت به برخی کشورها، آیا مزیت رقابتی برای ما ایجاد می کند و در بازار ساخت کشتی، جایی برای ایران پیدا می شود؟

معاون بخش مطالعات کریدورها و سیاست پژوهی راه اندیشکده جهان معاصر، نظر مثبتی برای ساخت کشتی دارد.
مروری می کنیم بر این نظرگاه: احسان موحدیان می گوید: ما باید تلاش کنیم بخشی از بازار ساخت و تعمیر کشتی کشورهای آسیای میانه- به خصوص قزاقستان و ترکمنستان- را در دست بگیریم و با هزینه کمتر نسبت به کشورهای غیر همسایه، کشتی بسازیم. به گزارش اقتصاد سراسرآمد، وی درباره امکان ساخت نفتکش برای کشورهای همسایه اظهار داشت: بعد از آغاز جنگ روسیه و اوکراین شاهد برخی تحولات ژئوپلیتیک در منطقه قفقاز و آسیای میانه هستیم که بی توجهی به آن ها باعث می‌شود. ایران هم منافع اقتصادی و هم در حوزه‌های سیاسی، امنیتی و اطلاعاتی و روابط با کشورهای دیگر مزیت‌های رقابتی را از دست بدهد. بسا آغاز این جنگ مسیرهای تجاری چین و کشورهای آسیای میانه از طریق روسیه به اروپا بسته شد بنابراین کشورهای آسیای میانه و چین بسرای تجارت با کشورهای اروپایی باید از راه‌های دیگری استفاده کنند، یکی از مسیرها می‌تواند از ایران عبور کند و از جمهوری آذربایجان و ترکیه به اروپا برسد، اما چون مسیرهای ریلی ما از شرق به غرب کشور تکمیل نیست و ریل‌ها قدیمی و ظرفیت حمل بارشان محدود است، به‌خصوص در مسیرهای کوهستانی تونل‌ها و زیرساخت‌های توان حمل بار را ندارند، مثلاً مسیر رشت به استارا تکمیل نیست و از آن سو در استان اردبیل مسیر ریلی کامل‌شده نداریم، از این سو ریل مرز اینچب‌رون تا گنبدکاووس به مسیرها وصل نمی‌شود، در واقع مسیری برای انتقال کالا از آسیای میانه و چین به اروپا نداریم. اما مسیر جایگزینی که برای حمل کالا و انرژی وجود دارد آنجا با شناور، فله‌بر و نفتکش؛ بار، کالا و انرژی را به بندر باکو، گرجستان، ترکیه و اروپا برساند.

وی افزود: در شرایط جدیدی که پیش آمده نیاز به سفارش شناور و نفتکش در کشورهای همسایه افزایش پیدا کرده اما ما غفلت کردیم و در بازارهای این کشورها حضور پیدا نکردیم، در حالی که اکنون باید شرکت‌هایی که در ایران کشتی‌سازی می‌کنند، دفتری را در این کشورها ثبت و بازاریابی کنند و افراد ذی‌نفع را شناسایی و لابی و قراردادهایی را امضا کنند.

معاون دپارتمان مطالعات کریدورها و سیاست پژوهی راه اندیشکده جهان معاصر گفت: اکنون کشورهایی که همسایه دریای کاسپین هم نیستند از این فرصت استفاده کردند و در بازار های جدید حضور پیدا کردند، در چند ماه گذشته قزاقستان قراردادهای با شرکت‌های اماراتی برای ساخت شناور در آب‌های عمق کم امضا کرد چند روز قبل ترکمنستان قراردادهایی برای ساخت کشتی و انواع شناور امضا کرد و از طرفی برای توسعه بندار و ایجاد زیرساخت تعمیر و ساخت کشتی هم هر دو کشور در حال برنامه‌ریزی هستند، اگر این اتفاق بیفتد و تلاش نکنیم بخشی از بازار این کشورها را بدست بیاوریم، درواقع یک بازاری که حداقل ۲۰۰ میلیون دلار ارزش دارد را از دست می‌دهیم و چون کشتی‌های تجاری متعددی ساخته خواهد شد کشورهای مثل ترکمنستان و قزاقستان برای حمایت و کنترل سفارش ساخت کشتی نظامی هم بدهند و درواقع دریای کاسپین تبدیل به یک دریای نظامی و امنیتی خواهد شد که این موضوع تبعاتی برای امنیت ملی ایران خواهد داشت، به‌خصوص اینکه کشورهای کره جنوبی و امارات که با ترکمنستان و قزاقستان همکاری می‌کنند،

خبر

معاون سازمان شیلات ایران طرح جامع صید و صیادی دریای خزر اجرایی می‌شود

سراسرآمد
معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران گفت: با تأمین اعتبارات مورد نیاز و اجرایی شدن طرح جامع صید و صیادی در دریای خزر به زودی شاهد بهبود صنعت شیلات در آب‌های شمالی کشور خواهیم بود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، صید مصطفی بهشتیان با اشاره به

پیوندهای نزدیکی با امریکا و رژیم صهیونیستی دارند. تداوم این وضع حتی می‌تواند بسه جمع‌آوری اطلاعات از منطقه و آسیب دیدن امنیت ایران منجر شود. حتی ممکن است این کشورها بر روی کشتی‌هایی که برای قزاقستان و ترکمنستان می‌سازند تجهیزاتی نصب کنند که قابلیت شوند و جمع‌آوری اطلاعات داشته باشد. با توجه به گفته‌های این کارشناس، ما مجبوریم به سمت کشتی سازی پیش برویم. در این رابطه هم تجارب موفق و شرکت های موفقى مانند ایزایکو و صدرا داریم که قدرت ساخت کشتی دارند. اما باید توجه داشت که ساخت کشتی سرمایه گذاری کلان می‌خواهد و زمانی موفق خواهد بود که از سراسر جهان مشتری داشته باشید. یک یا دو کشور مانند قزاقستان برای پشتوانه مشتری ایران کافی نیست؛ بنابراین، به یک بازاریابی گسترده در سطح جهان نیاز داریم تا همراه با رهبری قیمت ها، بتوانیم در بازار کشتنی سازی، حرفی برای گفتن داشته باشیم.

باید توجه داشت که تا کنون کشورهای محدودی مانند ونزولا مشتری ما بوده اند و سایر کشورها به سراغ کشتی سازان بزرگی مانند کره جنوبی رفته اند که رقیب مستقیم ما قلع‌مدام می‌شود. به هر روی، اگر دولت با توجه به سیاست های برنامه هفتم، نگاه به سمت اقتصاد دریا محور داشته باشد، باید سرمایه گذاری بزرگی در بخش کشتنی سازی و تعمیرات داشته باشد تا ما به یکی از پایگاه‌های بزرگ ساخت و تعمیر تبدیل شویم؛ در غیر این صورت، نمی‌توان امید داشت که به یکی دو شرکت که برای ساخت هزاران محدودیت دارند و هر کدام در چند سال یک بار می‌توانند یک کشتی را بسازند. به طور طبیعی منظور از تولید و سـاخت کشتنی، کمیت و کیفیت را در بر می‌گیرد به نحوی که بتوان سرر به سر رقبا گذاشت. در غیر این صورت، کشتنی سازی هم یک شوخی بیش نخواهد بود.

مزیت نسبی کدام است؟ ساخت یا تعمیر کشتی؟
در شماره های گذشته روزنامه دریایی سرآمد، کلیاتی خواندیم در باره وضعیت دریایی و کشتنی رانی در ایران و تلاش شد که پرسیده شود که چرا در ایران کشتی سازی در اوج صنعتی خود نیست. و همچنان به دنبال پاسخ به این سوال هستیم که آیا کشتی سازی برای کشور ما مزیت است یا نه؟ آیا با توجه به رقبای سرسخت موجود که بازار کشتنی سازی جهان را قبضه کرده‌اند، ما باید به سمت کشتنی سازی برویم یا باید از خیر این سازه گذشته و به دنبال حرفه‌ای شدن در حوزه تعمیر کشتنی باشیم؟

تجارب ایران در کشتی سازی از یک سو نشان می‌دهد که ما قادر به ساخت هستیم و از دیگر سو، نبود زیرساخت های لازم در سطح وسیع نشان می‌دهد که ما قادر به رقابت در سطح جهانی نیستیم؛ با این حال و هوا باید به کدام سمت رفت؟ به سمت کشتنی سازی یا تعمیر؟ در این شـماره دنباله مطالب گذشته را پی می‌گیریم با شنـساخت انواع کشتنی تا زمینه گفت و گوهـای آینـده با کارشناسان را بیش از پیش فراهم کنیم:

انواع کشتنی از نظر نوع کالا؛ کشتنی‌های حامل کالاهای عمومی

کشتی کالای عمومی، چند منظوره (general cargo) برای بارگیری و انبار کردن طیف وسیعی از کالاها در اشکال مختلف از قبیل بشکه، عدل و پالت طراحی و ساخته شده‌اند. کالاهای ممکن است محصولات جنگلی، کالاهای تولید شده، ماشین آلات سنگین، خودرو، ماشین آلات صنعتی، کالاهای کیسه‌ای، مواد غذایی و کانتینر را شامل شوند. این قبیل کالاهارا در انبارهای عمومی قرار می‌دهند که مخصوص کالای خاصی نیستند. نقش کشتنی‌های جنرال کارگو با ورود شناورهای فله‌بر رو به افول گذاشت، اما با پیدایش کشتنی‌های کانتینری، تنزل جایگاه و نقش آن‌ها شـنـساخت بیشتری یافت. کشتنی‌های جنرال کارگو گرچه همچنان از نظر تعداد، بیشترین تعداد شناورهای کالابر را در ناوگان جهانی شناورهای بازرگانی تشکیل می‌دهند، اما از نظر ساینز به ندرت ظرفیتی بیش از ۵۰۰۰۰ dwt دارند و معمولاً کوچک‌تر از شناورهای تخصصی هستند.

کشتنی‌های فله‌بر خشک:

کشتی فله‌بر نوعی کشتنی تجاری است که برای حمل محموله‌های بدون بسته‌بندی و کاملاً باز نظیر ذغال سنگ، سنگ آهن، سنگهای معدنی، کاکائو، گندم، جو و سایر غلات، کود شیمیایی، خوراک دام، آهن قراضه و سایر محموله‌های خشک کالا یا بار فله‌ای به کار می‌رود. کالاهای در این نوع کشتنی‌ها می‌توانند با استفاده از تجهیزات ویژه، به آسانی و سریع بارگیری و صفائی (چیدمان) شوند. تجهیزات زیادی برای تخلیه و بارگیری کالای فله وجود دارد که به طور گسترده در بندار استفاده میشوند. مانند پمپ‌ها، تسمه های نقاله، مکنده‌ها و … این گونه کشتنی‌ها از میان‌بهای سده نوزدهم کار خود را آغاز کردند. امروزه کشتنی‌های فله‌بر، یک سوم ناوگان تجاری کشتنی‌های جهان را تشکیل می‌دهند. ظرفیت آنها از ۱۰ هزار تن تا ۳۶ هزار تن متغیر است. بلندترین کشتنی حمل فله خشک ۳۴۳ متر طول دارد. ویژگی بارز حمل و نقل کالای فله، هزینه بسیار پایینی است که از طریق اقتصاد مقیاس حاصل می‌شود. به علت ویژگی‌های فیزیکی کالای فله، کشتنی‌های فله‌بر می‌توانند خیلی بزرگ ساخته شوند. منظور از ساخت این گونه کشتنی‌ها جلورگیری از هزینه‌های زیاد مربوط به انجام خدمات بندری و بسته‌بندی کالاهای همچنین استفاده از فضای بیشتر داخلی کشتنی است.

کشتنی‌های نفتکش:

این کشتنی‌ها برای حمل نفت و محمولات نفتی ساخته شده‌اند و سرعت بارگیری و تخلیه در این کشتنی‌ها به دلیل استفاده از پمپ از کشتنی‌های دیگر سریع‌تر است. کشتنی نفت‌کش شناور ویژه‌ای است که برای حمل مقادیر بالای نفت طراحی شده‌است. به طور کلی دو نوع تانکر نفت وجود دارد، تانکر نفت خام و تانکر فرآورده‌های نفتی. سطح عر شه این کشتنی‌ها از لوله‌ها و پمپ‌ها پوشیده شده که مخصوص حمل و انتقال نفت خام هستند. نفتکش‌های جدید پوشش‌های خاصی برای جلورگیری از نشت نفت به آب دریا دارند. ظرفیت و اندازه این نفتکش‌ها متفاوت است ولی برای طبقه‌بندی آنها حدودی را تعریف کرده‌اند که بر حسب گنجایش نفت خام تقسیم‌بندی شده است. شکل ظاهری نفتکش‌ها تقریباً شبیه کشتنی‌های فله‌بر است و به جای دریاچه‌های بزرگ در روی مخازن دریچه‌های کوچکی دارد که از آن دریاچه‌ها به منظور بازرسی مخازن استفاده می‌گردد. عمل تخلیه و بارگیری در نفتکش‌ها با پمپ‌های قوی انجام می‌گیرد.

با استخراج روزافزون نفت و بنا به نیاز مبرم کشورهای صنعتی، پیشرفت صنعتی کشتنی‌سازی به جایی رسید که در اوایل دهه هفتاد (۱۹۷۰ میلادی) کشور ژاپن به ساختن نفتکش‌هایی به ظرفیت ۵۰۰هزار تن اقدام کرد و در حال حاضر برابر آمار و ارقام ارایه شده نفتکش‌ها بالاترین درصد حمل و نقل دریایی را به خود اختصاص داده‌اند.

کشتنی‌های رو-رو:

نوعی کشتنی است که در طراحی آن امکان بارگیری و تخلیه خودرو و وسایل باربری جاده‌ای و چرخ‌بار و قطار از طریق شیب‌راهه در نظر گرفته شده است. این نوع کشتنی طبقات مختلف و متحرک دارد که ارتباط این طبقات با آسانسورهای مخصوص یا سطح شیب‌دار ممکن است.

کشتنی‌های کانتینربر:

این کشتنی‌ها برای حمل انواع محمولات با بسته‌بندی کانتینر ساخته شده‌اند، سهولت بارگیری و حمل کانتینر‌ها امتیاز مهمی به حساب می‌آید. کانتینر محفظه‌ای است فولادی یا آلومینیومی که جهت حمل محمولات مختلف به شکل استاندارد شده به جهت گرفته می‌شود. امروزه کانتینر توانسته است هم به جهت سهولت حمل و نقل و هم به جهت محافظت کالا و هم به لحاظ اقتصادی، انقلابی در روش‌های حمل و نقل کالا ایجاد کند. این مزایا به‌ویژه در حمل بکسره چشمگیرتر است. تعداد زیادی از کشتنی‌ها هستند که قابلیت حمل کانتینسر را نیز دارند، اما وقتی از کشتنی کانتینربر نام می‌بریم، منظورمان کشتنی‌هایی است که صرفاً به کار حمل کانتینسر پرداخته و شکل و ساخت انبارهای آنها به صورت کامل سلول‌بندی شده باشد. ساختمان این کشتنی‌ها مانند جعبه‌ای باز است که کانتینر‌ها در آن به صورت ردیف‌ها و ستون‌های منظم چیده می‌شوند.

«روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می‌دهد

چراساخت کشتی در ایران مزیت دارد

ساخت هر کشتنی در ایران ۶۰۰ میلیون دلار ارزآوری به دنبال خواهد داشت

کشتنی‌های مسافربری:

با گسترش صنعت گردشگری در صنعت کشتنی‌های مسافری هم پیشرفت چشمگیری ایجاد شده است. ایجاد تغییر در ساختمان کشتنی‌ها از قبیل ایجاد استراحت‌گاه‌های مجهز و مدرن کشتنی‌های مسافری با ظرفیت ۴۰۰۰ تا ۶۰۰۰ نفر حکایت از توفیق روزافزون این صنعت روبه‌رشد دارد.

انواع کشتنی‌های مسافری:

کشتنی‌های بزرگ لاینر – برای سفرهای طولانی کشتنی‌های فری – برای سفر های کوتاه کشتنی‌های تفریحی – برای سفرهای دور و نزدیک

کشتنی‌های ال ان جی:

کشتنی تانکر طراحی شده برای حمل ال‌ان‌جی یا گاز طبیعی است که با رشد بازار گاز طبیعی مایع، در سطح جهان با سرعت با افزایش تعداد آنها روبه‌وه هستیم.

کشتنی‌های یخچالی:

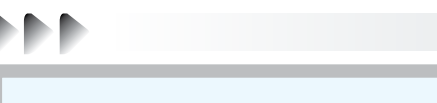
این نوع کشتنی همان‌طور که از نامش پیداست، برای حمل کالاهایی همچون میوه، گوشت و مواد غذایی فاسد شـدنی استفاده می‌شود و دارای انبارهایی با سردخانه‌های مخصوص و با برودت‌های متفاوت و متناسب با مواد فاسدشدنی است. بنداری که کشتنی‌های یخچالی به آنها تردد می‌کنند باید امکانات ساحلی لازم را داشته باشند. با ورود کشتنی‌های کانتینری که قابلیت حمل کانتینر یخچالی را نیز دارند تمایل بازار به سمت بازار کشتنی‌های یخچالی بسیار کم شده است.

کشتنی دوبه‌بر:

این کشتنی برای حمل سایر شناورها مخصوصاً دوبه‌ها طراحی شده‌اند و دارای جرقئیل برای بارگیری و تخلیه دوبه هستند. دوبه شناوری معكب مستطیل شكل با فضای تو خالی است که معمولاً موتور یا پیش‌رانه دیگری ندارد و آن را قایق یا شناورى دیگر بر روی آب می‌کشد یا به جلو می‌راند. دوبه برای حمل کالا به اسکله‌هایی با عمق کم و رودخانه‌ها که قابل کششیرانی نیستند، استفاده می‌شود.

سهم ایران از بازار تولید و تأمین تجهیزات انواع کشتنی‌هایی که در بالا آمد:

امروزه چین ۲۴درصد، کره جنوبی ۳۵درصد و ژاپن ۱۳ درصد از بازار سفارشات کشتنی‌سازی دنیا را در اختیار گرفته‌اند و ترکیه در همسایگی ما چهارمین کشتنی ساز دنیا محسوب می‌شود. اما سهم ایران از ساخت کشتنی در جهان کمتر از ۰.۳ درصد است و تنها نیمی از ظرفیت این صنعت استفاده شده است و برای تأمین نیاز داخلی ناگزیر از شرکت‌های چینی و کره‌ای سفارش داده می‌شود. آمارهای به دست آمده نشان می‌دهد در چند سال گذشته کارخانه‌ها به‌طور متوسط ۱۹ فروند شناور با ساینز متوسط ساخته و آب‌اندازی کرده‌اند که در مقایسه با سایر کشورهای منطقه بسیار ناچیز و اندک است. این کارخانه‌ها که ظرفیت ساخت شناورهای متوسط در شیب‌باردهای کشور حدود ۴۰ فروند در سال است. از سوری دیگر سالانه حدود ۳۰ فروند شناور فلزی خارجی توسط مالکان ایرانی خریداری و ثبت پرچم کشور می‌شود. به طور کلی می‌توان گفت علی‌رغم سرمایه‌گذاری ۲/۲ میلیارد تومانی برای ۳۰۰۰ کیلومتر مرز آبی، به صنعت کشتنی‌سازی به طور شایسته توجه نشده و ایران به عنوان کشوری که دارای مرزهای آبی گسترده است و امکان دسترسی آسان به آب‌های آزاد را دارد، در صنعت کشتنی‌سازی در هیچ‌کدام از انواع شناورها پیشرفت چشمگیری نداشته است. ایران همواره کارگاه‌های کوچکی برای تعمیرات کشتنی در کشور داشته است اما هنوز سازندگان داخلی به باور درستی برای ساخت کشتنی نرسیده‌اند. کشور ما مجموعاً ۲۵ فروند شناور فراساحلی به متوسط قدرت موتور ۳۶۶۸ اسب بخار و متوسط سال ساخت ۱۹۸۶ دارد که با این مشخصات در رده ۲۵ از لحاظ تعداد شناور و دارای سهم ۶۵درصدی از ظرفیت کل است و با توجه به جایگاه ایران در داشتن منابع نفت و گاز و نیاز ساخت کشتنی‌های نفتکش و ال ان جی قابل تأمل است.



در آب‌های جنوبی دریای خزر وابسته است، اظهار داشت: وجود نیروی کار با تجربه صیادی، وجود تشککل‌ها و سازمان‌های اجتماعی فعال مانند اتحادیه‌ها و تعاونی‌های صیادی، بازارپسندی بسیاری از گونه‌ها به خصوص ماهی سفید و خاوباری در بین مصرف کنندگان و وجود امکانات وسیع زیربنایی در سواحل از جمله فرصت‌های مهم صنعت شیلات در دریای خزر محسوب می‌شوند. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با بیان اینکه با انجام اقداماتی می‌توان نسبت به بهبود وضعیت صید و صیادی در آب‌های جنوبی خزر گام‌های موثری برداشت، تاکید کرد: تأمین اعتبار و اجرایی شدن طرح جامع صید و صیادی در دریای خزر، پرداخت حق بیمه ۱۰ درصد صیادان وی اجرایی شدن طرح سخت و زیان آور بودن شغل صیادی توسط سازمان تأمین اجتماعی می‌تواند به عنوان راهکار موثر در بهبود صنعت شیلات دریای خزر معرفی شود.

اینکه آب‌های ساحلی جنوبی دریای خزر با دارا بودن ذخایر غنی انواع آبزیان یکی از منابع مهمی اقتصادی کشور در صنعت شیلات، محسوب می‌شود، به مانا گفت: هم اکنون تعداد ۲۴ فروند لنج و ۸۰۴ فروند قایق در قالب ۱۷۹ شرکت یا تعاونی صیادی با حدود ۹ هزار و ۶۰۰ نفر عضو به صورت مستقیم در آب‌های جنوبی دریای خزر فعال بوده و در مجموع حدود ۳۲ هزار تن انواع ماهی از این دریا برداشت می‌کنند.معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران، افزود: فعالیت‌های صید و صیادی در دریای خزر به طور عمده در قالب سه روش شامل "پره" مخصوص صید ماهیان استخوانی، روش "قیفی با نور" جهت صید کپکلا ماهیان و روش "گوشگیر" برای صید ماهیان خاوباری انجام می‌شود که البته صید تجاری ماهیان خاوباری از سال ۱۳۸۹ ممنوع اعلام شده است. وی با اشاره به اینکه بخش مهمی از صنعت شیلات کشور به فعالیت‌های صیادی