

هیئت اقتصادی موریتانی در گیلان؛ بررسی فرصت‌های طلایی در صنعت ماهیان گرمابی



هیئت اقتصادی موریتانی در حاشیه اجلاس ایران و آفریقا، در سفر یک روزه‌ای به استان گیلان از ظرفیت‌های تولید ماهیان گرمابی بازدید کرد.

به گزارش اقتصادسرامد، کوروش خلیلی هدف این بازدید را درخواست این هیئت برای استفاده از توان فنی این استان به منظور توسعه آبی‌ پروری ماهیان گرمابی در کشور موریتانی عنوان کرد.

کوروش خلیلی افزود: این هیئت همچنین بر اهمیت همکاری صنایع تولید خوراک آبزیان استان با مزیت پودر ماهی تولید شده در موریتانی تأکید کرد.

وی ادامه داد: بسا توجه به آنکه کشور ترکیه سرمایه‌گذاری قابل توجهی در حوزه دریایی و شیلات کشور های آفریقایی، به ویژه موریتانی، داشته است، سطح مبادله شیلاتی ترکیه با اتحادیه اروپا می‌تواند به عنوان یک مزیت برای تأمین نهاده‌های تولید خوراک آبزیان مورد توجه کارخانه‌های بزرگ تولید غذای ماهی قرار گیرد.

در این بازدید، هیئت موریتانی از یک مزرعه تولید متراکم کپسور و پایانه فروش ماهی، همچنین یک کارخانه تولید غذای ماهی در شهر رشت بازدید کردند و با ظرفیت‌های موجود آشنا شدند.

رها سازی بیش از ۲۵ هزار قطعه بچه ماهی کپور در دریاچه گیلارلو شهرستان گرمی



مدیرکل شیلات استان اردبیل از رها سازی بیش از ۲۵ هزار قطعه کپور ماهی در دریاچه گیلارلو خبر دارد. به گزارش اقتصادسرامد، بچه ماهیان گرمابی با هماهنگی و اطلاع اداره شیلات شهرستان گرمی، توسط بخش خصوصی بعنوان بهره بردار سد از مراکز معتبر تکثیر ماهیان گرمابی در استان های همجوار تهیه و با هدف افزایش بهروری منابع آبی در سایه آبی‌ پروری مسئولانه در دریاچه گیلارلو رها سازی شدند.

اله بخش با اشاره به میانگین وزنی ۲۰ تا ۲۵ گرمی ماهیان بیان داشت: منابع آبی سهم بزرگی در تولیدات آبی‌ پروری استان داشته و در این میان پرورش ماهیان گرمابی (کپور ماهیان) به واسطه بازار پسنندی مناسب، هزینه پائین تولید و مقاومت ذاتی آنها به انواع بیماری و تغییرات محیطی از مقبولیت بالاتری برخوردار است.

مدیر کل شیلات استان اردبیل ادامه داد: با اشاره به تصمیم اداره کل شیلات استان در خصوص توسعه بخش های آبی‌ پروری در شهرستان گرمی، پرورش ماهیان گرمابی تنها یکی از جنبه های آبی‌ پروری در این منبع آبی بوده و در حال حاضر پرورش ماهیان خاوسازی در قفس با ظرفیت ۲۰ تن نیز در همین دریاچه در حال انجام می باشد؛ علاوه براین توسعه مزارع پرورش جلبک، گلخانه های کشت گیاه و تولید ماهی و در نهایت کارگاه های تولید ماهیان زینتی از دیگر برنامه های این اداره کل است که مطالعات آن در حال انجام است.

اجرای طرح دریا بست در سه استان جنوبی کشور

طرح دریا بست یا ممنوعیت صید تمامی گونه‌های آبزیان در سه استان هرمزگان، خوزستان و بوشهر از ۲۲ تا ۳۱ اردیبهشت ماه ۱۴۰۴ اجرایی می‌شود. به گزارش اقتصادرآمد، علی اسلامی رمجاهی در اطلاعیهای، از اجرای طرح دهه دریا بست از (۲۲) ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۴) و ممنوعیت صید تمامی گونه‌های آبزیان در سه استان هرمزگان، خوزستان و بوشهر خبر داد.

علی اسلامی رمجاهی در این باره گفت: اجرای این طرح با هدف احیای ذخایر آبزیان در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان بسیار حائز اهمیت و ضروری است بوده زیرا کاهش منابع آبیزی و برداشت بی‌رویه آن در دهه‌های اخیر باعث شده تا طرح‌های مانند دریا بست یا تور بست در دستور کار سازمان شیلات ایران قرار گیرد که اجرای آن کمک شایانی به موفقیت فعالیت‌های حوزه صید و صیادی و شیلاتی کشور خواهد داشت.



سنگه گرو ه بنادر-امید عباسی - پس از چندروز نخست بعد از انفجار در بندر شهیدرجایی بندرعباس که برخی رسانه‌ها و کارشناسان، قصور سازمان بندر و دریانوردی را در وقوع این فاجعه موثر می‌دانستند و خواستار پاسخگویی این سازمان و وزارت راه و شهرسازی بودند، حالا به نظر می‌رسد که قرار است ششاهد اظهارنظرهای مختلفی از موافقان عملکرد این سازمان در رسانه‌ها باشیم.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرامد، پس از حادثه انفجار در بندر شهیدرجایی، رئیس‌جمهور در سخنانی صریح و بی‌پرده از وضعیت ناایسامان و ناکارآمدی در فرآیندهای بندری انتقاد کرد. یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که رئیس‌جمهور به آن اشاره کرد، دپوی ده‌ها هزار کانتینر در بندر شهیدرجایی و نحوه انتفاع سازمان بندار از خواب کالا بود. اعتراض رئیس‌جمهور نسبت به اینکه چرا ده‌ها هزار کانتینر در بندر شهیدرجایی بدون دلیل موجه مانده‌اند، به‌طور مستقیم به ساختار درآمدی سازمان بندار و فرآیندهای مدیریتی ناکارآمد آن اشاره دارد.

در حقیقت سازمان بندار، به‌عنوان مسئول اصلی مدیریت بندر شهیدرجایی، از مدل درآمدی مبتنی بر انبارداری کالا بهره می‌برد. این بدان معناست که هرچه کالا بیشتر در بندر باقی بماند، سازمان بندار از درآمدهای انبارداری بیشتری منتفع می‌شود. در چنین شرایطی، به‌طور طبیعی سازمان بندار هیچ‌گونه انگیزه‌ای برای تسریع در فرآیند ترخیص کالا و کاهش مدت زمان ماندگاری کالا در بندر نخواهد داشت. زمان توقف کالا در بندر شهیدرجایی از عروژ تا ۱۰عروز گزارش شده و در مواقعی کالا آنقدر در بندر مانده که فاسد شده و قوه قضائیه به پرونده ورود کرده است. تا زمانی که این ساختارهای ناکارآمد در بخش‌های مختلف بندر وجود داشته باشند، هیچ‌گونه تحولی در روند ترخیص کالاها و کاهش مدت زمان ماندگاری آن‌ها در بندر ایجاد و جذابیت کربدورهای عبوری از ایران و درآمد دلاری آن حاصل نخواهد شد.

آنچه بیش از همه مسئولیت انفجار بندر شهیدرجایی را متوجه سازمان بندار هرمزگان می‌کند این است که این سازمان به موجب قانون، مسئولیت مستقیم اداره، بهره‌برداری، نگهداری و تأمین ایمنی بندار کشور از جمله این بندر را بر عهده دارد. بنابراین مسئولیت نظارت بر پارگیری، تخلیه، حمل و نقل و انبارداری کالاها، اعمال مقررات ایمنی و حفاظت در برابر حریق و سایر حوادث به عهده

«روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد؛

دو روی سکه نقش سازمان بندار در حادثه بندر شهیدرجایی

محمد مدد و یحیی ضیایی مهر جردی در این باره چه گفتند

عنوان کرد: کالاهای خطرناک نباید در بندار ماندگار شوند؛ بلکه باید به حمل یکسره از بندر خارج شوند.

ضیایی مهر جردی بسا تأکید بر اینکه موضوع انفجار در بندر شهیدرجایی باید در ابعاد مختلف بررسی شود، افزود: هر چند این حادثه در یکی از محوطه‌های کانتینری بندر شهیدرجایی رخ داده است، اما بیش از ۲۰ دستگاه در بندر حضور دارند و دارای شهیدرجایی رخ داده، سسازمان بندار و دریانوردی مقصر است، صحیح نیست، چراکه صرف‌این حادثه از نظر مکانی در بندر رخ داده است و دستگاه‌های مختلف دارای وظایف مشخص هستند. وی با

اشاره به اینکه از حدود ۱۵سال قبل براساس اصل ۴۴قانون اساسی، وظایف تصدی‌گری سازمان بندار و دریانوردی به بخش خصوصی و پیمانکاران برون‌سپاری سپرده شده است، توضیح داد: در این راستا برای فعالیت پیمانکاران نیز آیین‌نامه نحوه ورود، نگهداری و ترخیص کالا، تدوین و ضوابط مشخص شده است.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با تأکید بر اینکه حادثه رخ‌داده نیازمند رسیدگی دقیق است، تصریح کرد: نمی‌توان به سادگی در مورد علت اصلی این حادثه اظهارنظر کرد و باید منتظر ماند و دید کمیته حقیقت‌یاب براساس اسناد و مستندات به چه نتیجه‌ای می‌رسد تا حقیقت مشخص شود. ضیایی مهر جردی در پایان با اشاره به اینکه سازمان بندار و دریانوردی نقشی در فرآیند ثبت‌سفارش کالا ندارد، گفت: ثبت‌سفارش از طریق صاحب کالا انجام می‌شود و از زمانی که کشتی به بندر نزدیک می‌شود و قصد تخلیه دارد، سازمان بندار و دریانوردی نسبت به تخلیه کالا اقدام می‌کند.

مقصر دانستن سازمان بندار درست نیست نمی‌توان به سادگی در مورد علت اصلی این حادثه اظهار نظر کرد

یحیی ضیایی مهر جردی، دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران در گفت‌وگویی با «ایرنا» با اشاره به اینکه در حوزه کالا دارای قانون گمرکی هستیم، اظهار داشت: این قانون، وظایف همه بخش‌ها، مدت زمان ماندگاری کالا در بندار و موارد اینچنینی را مشخص کرده است و پس از زمانی که کالا به بندر وارد می‌شود، مدت زمان ماندگاری آن به عوامل متعددی بستگی دارد که یکی از آن موارد، صاحب کالا است. وی با بیان اینکه پابین بودن هزینه انبارداری در بندار موجب شده است تا صاحب کالا ترجیح دهد کالایش در انبار بندار ماندگار شود، چراکه هزینه کمتری پرداخت می‌کند، گفت: از دیگر عواملی که موجب ماندگاری کالا در بندار کشور می‌شود، مشکلات و نواقص اسنادی است و این موضوع موجب خواهد شد که کالا دیرتر ترخیص شود.

این مقام صنفی خاطر نشان کرد: در عین حال چالش انتقال ارز و مسائل مالی نیز از دیگر مواردی است که باعث شده رسوب و ماندگاری کالا به عوامل مختلفی وابسته باشد. وی تأکید کرد:

سازمان بندار و دریانوردی از رسوب کالا نفعی نمی‌برد.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با اشاره به اینکه کالاها به دسته‌های مختلف اعم از عادی و خطرناک تقسیم‌بندی می‌شوند،

در بچه



مدیرکل بندار و دریانوردی استان بوشهر:

دهکده لجستیک در بندر بوشهر احداث می‌شود

سنگه مدیرکل بندار و دریانوردی استان بوشهر گفت: برنامه‌ریزی برای انتقال فعالیت‌های نفتی بندر بوشهر به مجتمع بندری نگین و احداث دهکده لجستیک در جزیره عباسک این بندر انجام شده‌است.

به گزارش اقتصادسرامد، محمد شکیبی نسب در نشست شورای برنامه‌ریزی مجتمع بندری نگین افزود: در اجرای طرح احداث دهکده لجستیک در مرحله نخست، ۱۳۵ هکتار از اراضی تأمین می‌شود و در فاز نهای، مساحت این دهکده با تأیید مقام‌های استانی افزایش خواهد یافت.

وی پیشنهاد کرد: از ظرفیت دهکده لجستیک برای احداث «شاتینگ‌یارد» به‌منظور تسهیل عملیات حمل و نقل ریلی استفاده شود.

«دهکده لجستیک» و «شاتینگ یارد» دو مفهوم مهم در حمل و نقل، به‌ویژه در حوزه ریلی و بندری هستند که دهکده لجستیک (Logistics Village) یک منطقه متمرکز و چندمنظوره است که برای جمع، پردازش، ذخیره‌سازی، توزیع و حمل کالای طراحی شده و به‌طور معمول در کنار بندار، فرودگاه‌ها یا راه‌آهن ایجاد می‌شود. این دهکده شامل انبارها، مراکز توزیع، دفاتر گمرکی، شرکت‌های حمل و نقل، خدمات بسته‌بندی و سردخانه‌هاست و هدف آن کاهش هزینه‌ها، افزایش سرعت زنجیره تأمین و تسهیل تجارت است. در عملیات بندری، شاتینگ یارد (Shunting Yard) به محوطه‌ای در بندر یا کنار ریل راه‌آهن گفته می‌شود که مخصوص جابجایی، مرتب‌سازی و مانور واگن‌های باری است. در پروژه‌های بزرگ حمل و نقل، شاتینگ یارد می‌تواند بخشی از دهکده لجستیک باشد، به‌ویژه اگر این دهکده در کنار خط آهن سراسری یا بندر قرار داشته باشد.

مدیرکل بندار و دریانوردی استان بوشهر همچنین با اشاره به کمبود انبار و بارانداز در محدوده فعلی بندر بوشهر، اظهار کرد: این کمبود باید با برنامه‌ریزی دقیق در مجتمع بندری نگین برطرف شود و تأمین تجهیزات، از جمله لیفتراک و سایر تجهیزات تخلیه و بارگیری مورد توجه بیشتری قرار گیرد.

وی با تأکید بر لزوم افزایش ایمنی متناسب با رشد ظرفیت و ترافیک بندری گفت: توسعه همراه با رعایت استانداردهای ایمنی، الزامی انکارناپذیر است. شکی نیست یادآور شد: هم‌زمان با آغاز عملیات اجرایی طرح برق‌رسانی به مجتمع بندری، پروژه آبرسانی این مجتمع نیز وارد فاز انتخاب مشاور شده‌است.