

اقتصاد دریا

شبلیات

حمایت اتحادیه سراسری صیادان از طرح دریابست در استان های جنوبی



در اقدامی کم‌سابقه و هماهنگ، اجرای موفق طرح دریابست در استان‌های جنوبی کشور، گامی ارزشمند در حفظ ذخایر آبی و توسعه پایدار صنعت شیلات به ششما می‌آید، اتحادیه سراسری صیادان، با تقدیر از این اقدام، حمایت کامل خود را از تداوم چنین طرح‌های علمی اعلام کرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، اتحادیه سراسری صیادان کشور ضمن انتشار بیانیه‌ای و با ابراز قدردانی از وزارت جهاد کشاورزی و سسازمان شیلات ایران، اجرای موفق طرح یکپارچه و هم‌زمان دریابست در استان‌های جنوبی کشور (هرمزگان، بوشهر و خوزستان) را گامی ارزنده در راستای حفظ و احیای ذخایر آبی‌ری اعلام کرد.

این بیانیه می‌افزاید: این طرح که برای نخستین‌بار با چنین گستردگی و هماهنگی در سواحل خلیج فارس اجرا شد، با همکاری مؤثر نهادهای اجرایی و نظارتی و همراهی کم‌نظیر جامعه صیادی، به تانیه ارزشمندی در زمینه بازسازی منابع دریایی و افزایش پایداری اکوسیستم‌های آبی منجر شده است. بی‌شک، این اقدام مدبرانه تنها موجب ارتقای شاخص‌های زیستی خواهد شد، بلکه نقشی مهم در تأمین امنیت معیشتی جوامع ساحلی ایفا می‌کند.

دراین بیانیه آمده است: اتحادیه سراسری صیادان کشور حمایت کامل خود را از استمرار چنین سیاست‌های مبتنی بر مدیریت علمی منابع اعلام داشته و آمادگی خود را جهت همکاری در بهبود فرآیند اجرا و افزایش مشارکت جامعه صیادی در طرح‌های مشابه ابراز می‌دارد.

ایسن اتحادیه همچنین، آرزوی توفیق روزافزون برای تمامی دست‌اندرکاران این طرح داشته و از تلاش‌های صورت گرفته در مسیر توسعه پایدار شیلات کشور، تشکر دارد.

رهاسازی ۳۱۰ هزار قطعه بچه‌ماهی بومی در منابع آبی خرمشهر

رئیس اداره شیلات خرمشهر گفت: در راستای حفاظت از ذخایر آبی‌زان و توسعه پایدار منابع آبی و به مناسبت سالروز آزادسازی خرمشهر، تعداد ۳۱۰ هزار قطعه انواع بچه‌ماهی بومی در کانال‌های شیردم شهرستان خرمشهر رهاسازی شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، میلاد منیعات به ایسنا اظهار کرد: رهاسازی ۳۱۰ هزار قطعه بچه‌ماهی گامی مهم در جهت بازسازی ذخایر ماهیان ارزشمند بومی و حمایت از معیشت صیادان محلی است. وی افزود: این اقدام در چارچوب برنامه‌های شیلات استان خوزستان و با همکاری نهادهای زیربُست انجام شده است و در آینده نیز تداوم خواهد داشت. منیعات ادامه داد: بچه‌ماهی‌های رهاسازی‌شده از گونه‌های بومی منطقه بوده و پس از طی مراحل تکثیر و پرورش در مراکز تکثیر استان، در کانال‌های آبی شیردم رهاسازی شدند تا نقش مؤثری در احیای اکوسیستم آبی منطقه ایفا کنند. وی با تأکید بر اهمیت حفظ تنوع زیستی و احیای گونه‌های بومی یادآور شد: این اقدام همچنین فرصتی برای گفت‌وگو و هم‌اندیشی میان مسئولان، کارشناسان و صیادان محلی فراهم کرد تا درباره چالش‌ها و راهکارهای پیش روی صید مسئولانه و پایدار در منطقه تبادل نظر شود.

مهندس سعید جعفری سکانداز ایزوایکو شد
با صدور حکمی از سوی دکتر فرشاد مقیمی معاون وزیر صمت و رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، مهندس سعید جعفری که از دوم اسفندماه ۱۴۰۳ به‌عنوان سرپرست مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) فعالیت می‌کرد، به‌صورت رسمی به‌عنوان مدیر عامل این مجموعه عظیم منصوب شد.
این انتصاب، نوبدپیش فصل تازه‌ای در مسیر رشد و تحول صنعت دریایی کشور استبه گزارش اقتصادسراسرآمد، در مراسمی رسمی در محل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) برگزار شد، مهندس سعید جعفری به‌عنوان مدیرعامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) منصوب شد.این مراسم با حضور دکتر فرشاد مقیمی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس هیئت عامل ایدرو، اعضای هیئت‌مدیره ایزوایکو و جمعی از معاونان و مدیران سازمان ایدرو برگزار گردید.
مهندس سعید جعفری، دانش‌آموخته مهندسی مکانیک از دانشگاه صنعتی امیرکبیر (پلی تکنیک تهران)، از مدیران باسابقه و شناخته‌شده در حوزه صنعت کشور است. وی پیش از این مسئولیت‌های کلیدی متعددی را در عرصه صنایع دریایی و صنعتی برعهده داشته که از جمله می‌توان به ریاست دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور، مدیرکل دفتر صنایع زبیلی و دریایی وزارت صنعت، معدن و تجارت، معاونت نوسازی و بهره‌رداری سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) و ریاست سازمان صنعت، معدن و تجارت استان مرکزی اشاره کرد.
با توجه به سوابق ارزشمند و نگاه راهبردی مهندس جعفری، امید می‌رود که ایزوایکو در دوره جدید مدیریت، گام‌های مؤثری در مسیر توسعه فناوری‌های نوین- دریایی، ارتقای توان تولید داخلی، و اجرای پروژه‌های راهبردی ملی برداشته و نقش پررنگ‌تری در تحقق اهداف کلان اقتصاد دریامحور ایفا کند.



گروه اقتصاد بین‌الملل – توحید ورستان– اخیرا اداره کانال سوئز (SCA) از تخفیف ۱۵درصدی در هزینه‌های ترانزیت برای کشتی‌های کانتینری با تناژ خالص حداقل ۳۰۰۰۰۰تن متریک خبر داد که از ۱۵مه ۲۰۲۵ لازم‌الاجرا و به مدت ۹۰روز معتبر است. این اقدام در پی کاهش درآمد و تردد به دلیل چالش‌های امنیتی در دریای سرخ صورت می‌گیرد که باعث شده خطوط کشتیرانی بزرگ مسیر کشتی‌ها را به سوی «دماغه امیدنیک» تغییر دهند. هدف از تخفیف استراژی یک مصر، بازگرداندن اطمینان کافی در مورد قابلیت دوام کانال به‌عنوان یک مسیر دریایی حیاتی است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سراسرآمد، آنطور که رسانه میدل‌ایست بریفینگ گزارش داده اهمیت تجاری کانال سوئز از اواخر سال ۲۰۲۳ به‌شدت تحت تأثیر قرار گرفت، زیرا تشدید تنش‌ها در منطقه دریای سرخ، ترافیک دریایی را مختل کرد. گروه حوثی‌های یمن، کشتی‌های مرتبط با اسرائیل و متحدانش را هدف قرار دادند که این امر نگرانی‌های ایمنی قابل توجهی برای شرکت‌های کشتیرانی جهانی ایجاد کرده است. با افزایش تنش‌ها، بسیاری از بزرگ‌ترین خطوط کانتینری جهان تصمیم گرفتند به‌طور کامل از کانال سوئز اجتناب کرده و کشتی‌ها را به اطراف دماغه امیدنیک هدایت کنند.

هرچند این تصمیم باعث افزایش مصرف سوخت و طولانی‌شدن زمان تحویل ۱۰ تا ۴اروز شد، اما در بچوبه خطر حملات موشکی و پهپادی، جایگزین امن‌تری ارائه داد. در این میان، تأثیر این بحران بر زیرساخت‌های تجاری مصر فوری و شدید بود. ترافیک کانال تقریبا به نصف کاهش یافت و از ۲۶۴۳۴کشتی در سال ۲۰۲۳ به تنها ۱۳۲۱۳کشتی در سال ۲۰۲۴ رسید. حجم کلی محموله‌های

باز تاب



عضو هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی اعلام کرد: معضل کانتینرهای بی‌کیفیت خارجی برای واردکننده ایرانی

عضو هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی با اشاره به ورود کانتینرهای بی‌کیفیت توسط شرکت‌های NVOCC به حوزه حمل و نقل، از پرداخت هزینه تعمیرات این کانتینرها توسط واردکنندگان ایرانی خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، افسانه فخری به مانا بیان کرد: در حوزه حمل‌ونقل دریایی مشکل اصلی ما تحریم‌هایی است که باعث شده است خطوط بزرگ وارد بنادر ما نشوند. وی افزود: این خطوط اصلی اکنون با یکسری شرکت‌های NVOCC جایگزین شده‌اند که کشتی‌های بی‌سر و سامان اجاره می‌کنند و بارها را به بندر عباس می‌آورند. در حال حاضر یک بازار خیلی غیر حرفه‌ای شکل گرفته است. NVOCC به شرکت‌هایی اطلاق می‌شود که در صنعت حمل‌ونقل و لجستیک فعالیت می‌کنند، اما خودشان کشتی نداشته و به جای آن از کشتی‌های اجاره‌ای یا کرایه‌ای برای حمل کالا استفاده می‌کنند. فخری گفت: متأسفانه خیلی از این شرکت‌های NVOCC خواستگاه حرفه‌ای ندارند و در واقع از طریق عرضه کانتینرهای بی‌کیفیت، منشاء درآمد سرشار برای خودشان ایجاد کرده‌اند.

وی ادامه داد: این کانتینرها بی‌کیفیت خوبی ندارند. کانتینرهای درجه دو و سه قدیمی کهنه و فرسوده هستند. اینها را داخل ایران می‌آورند و به هزینه واردکننده ایرانی تعمیر هم می‌کنند، یعنی فاجعه خیلی عمیق‌تر از این حرف‌هاست. عضو هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی توضیح داد: ساز و کار نظارتی بر کار چنین شرکت‌هایی وجود ندارد. آنها بسیار سرخود عمل می‌کنند و به نظر می‌رسد از هیچ‌جا تبعیت نمی‌کنند. وی افزود: قبلاً کمسیون داده ۲۰ را در شورایعالی هماهنگی ترابری کشور داشتیم که بر عملکرد این شرکت‌ها نظارت می‌کرد و کارشان تحت کنترل بود. متأسفانه این کمسیون دیگر فعال نیست.

فخری گفت: اکنون بازار سامان ندارد و دست واردکننده زیر سنگ این شرکت‌هاست، در نتیجه هر هزینه تعرفه‌ای که این شرکت‌ها طلب کنند، مجبور است که تقدیم کند و بارش را به بهای گراف ترخیص کند. این یک مشکل اساسی است. وی ادامه داد: بحث ساختار بندر، تجهیزات فرسوده و فقدان جرق‌تیل‌های مناسب بحث‌های تجهیزاتی بنادر است که مقوله‌ای جداس‌ت. عضو هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی بیان کرد: ناوگان ملی ما هم قرار نیست با ظرفیتی که دارد تمام نیاز بازار را پاسخ دهد. پیدا کردن کشتی‌های ژرُمپ (کشتی‌های بدون برنامه زمانی ثابت) نیز در بازار خیلی سخت‌است و قیمت‌های بالایی دارند. وی گفت: به اعتقاد من ۸۰ تا ۹۰درصد مشکلات حوزه حمل‌ونقل دریایی ناشی از تحریم‌ها است و ۱۰درصد مربوط به اشتباهات داخلی خود ماست. فخری درباره میزان خسارات ناشی از به‌کارگیری کانتینرهای فرسوده بیان کرد: این مسئله بستگی به رجم و مروت صاحب کانتینر و شرکی دارد که کانتینرها را داخل این چرخه می‌اندازد. وی افزود: آنهایی که حرفه‌ای و قدیمی هستند که تعدادشان خیلی انگشت شمار است، کارشان را درست انجام می‌دهند ولی شرکت‌هایی که به شکلی قارچ‌گونه پیدا شده‌اند مراعات هیچ چیز را نمی‌کنند و می‌خواهند یک شبه ره صد ساله بروند.

«روزنامه سراسرآمد» بررسی می‌کند

ماجرای جوی اقتصادی مصر در کانال سوئز

زیرساخت‌های استراتژیک خود ادامه می‌دهد. در اوایل سال ۲۰۲۵، اداره کانال سوئز یک توسعه ۱۰کیلومتری در نزدیکی دریاچه Little Bitter را به پایان رساند و کانال دو طرفه را به ۸۲کیلومتر از کل ۱۹۳کیلومتر کانال گسترش داد. هدف از این بخش ارتقایافته، کاهش خطر انسداد، مانند حادثه EverGiven در سال ۲۰۲۱ و بهبود جریان کشتی‌هاست. اداره کشتیرانی مصر همچنین نقشه‌های ناوبری جدید را تأیید و با نیروی دریایی مصر هماهنگ کرد تا به شرکت‌های کشتیرانی اطمینان دهد که نظارت امنیتی تشدیدشده‌ای دارند.

کانال سوئز در مقابل دماغه امیدنیک

در حالی که کانال سوئز به‌طور سنتی ۱۲ تا ۱۵درصد از تجارت جهانی از جمله نزدیک به ۳۰درصد از جابه‌جایی کانتینرهای جهانی و ۸ تا ۹درصد از جریان انرژی را مدیریت می‌کند، مسیرهای جایگزین نیز موردتوجه قرار گرفته‌اند. در ماه مه ۲۰۲۵، تنگه باب‌المندب شاهد افزایش حجم تجارت ترانزیت روزانه به بیش از ۱۱میلیون تن متریک بود، در حالی که این رقم در سال گذشته کمی بیش از یکمیلیون تن متریک بود. در مقابل، دماغه امیدنیک شاهد کاهش اندک ترافیک، اما همچنان بالا بود و به ۴.۳میلیون تن متریک در روز رسید.

با وجود طولانی‌تر شدن مدت سفر، ۱۰ تا ۱۴روز اضافی و افزایش هزینه‌های سوخت، بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی خود را با مسیر کپ‌تاون وفق دادند. غول کشتیرانی دانمارکی، مرکس، از افزایش شدید سودآوری در سه‌ماهه اول ۲۰۲۵ خبر داد، به‌طوری که سود قبل از کسر بهره و مالیات ۱۷۷میلیون دلار در سال گذشته به ۱.۳میلیارد دلار آمریکا افزایش یافت. این افزایش به دلیل بهبود نرخ حمل بار و استفاده بالا از کشتی‌ها (۹۲درصد) بود، حتی با وجود اینکه خطرات در دریای سرخ همچنان ادامه داشت.

دریاچه



فرمانده نیروی دریایی ارتش: عنوان «حیاتی و تعیین‌کننده» بالاترین جایگاهی بود که می‌شد کسب کرد

فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: خداوند را شاکر هستیم که رهبر انقلاب بالاترین مقام، جایگاه و مدال را به هم‌زمان من عنایت کردند و فرمودند نیروی دریایی یک نیروی حیاتی و تعیین‌کننده است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، دریادار شهرام ایرانی در آئین تجلیل از تکاوران دریایی حاضر در عملیات آزادسازی خرمشهر که با حضور جمعی از تکاوران دریایی و خانواده‌های آن‌ها برگزار شد، گفت: افتخار داریم که جمع شما عزیزان حضور دارم و سیاس از اینکه بنده را در جمع خود پذیرفتید.

وی ادامه داد: همه تلاش ما این است که حرمت و قدر شما عزیزان حفظ و تکریم شود. همه شهدای عزیزمان که خانواده عزیز آن‌ها در این جمع حضور دارند، امروز هر آنچه در نیروی دریایی ارتش رقم می‌خورد حتما شهدای عزیز ما در کنار ما حضور دارند. دریادار ایرانی بیان اینکه امروز به برکت خون شهدا اقدامات بسیار بزرگ و مهم مانند نام گروه ۸۶ انجام داده‌ایم، تصریح کرد: هنگام به دست‌آوردن هر کدام از افتخارات در نیروی دریایی ارتش، یاد و خاطره شهدا نداعی می‌شود. وی افزود: امروز که در خدمت شما حضور دارم حتی یک قدم از افتخاراتی که شما به وجود آورده‌اید، عقب نشینی نکرده‌ایم و امیدواریم شرمنده شما یادگاران دفاع مقدس نباشیم. سوم خرداد متعلق به شما عزیزان هست. فرمانده نیروی دریایی ارتش در ادامه با اشاره به اینکه افتخارات امروز ما منبعث و ناشی از سوم خرداد است، خاطرنشان کرد: برای اولین بار در طول تاریخ است که رئیس جمهور کشوری که خود را ابرقدرت می‌داند با یک نیرو که در همه دنیا از نظر عُدّه و عُدّه ابعاد کوچکی دارد، یقه ما را می‌گیرد و تحقیر می‌شود.

وی ادامه داد: طی دوران ریاست‌جمهوری رئیس جمهور فعلی آمریکا دو الی سه بار تلاش کرد تا با ما دچار تنش شود که به او اجازه ندادیم. او مدعی شد که ناو آگرس را در دریای سرخ مورد اصابت قرار داده که چند روز پس از آن حضور این نام به او نشان داده شد.

دریادار ایرانی افزود: این عظمت فقط به دست هم‌زمان من به دست نیامده است بلکه م‌هرون خون شهدا و خانواده شهدا است. امروز نظام ما به لطف شهدا و خانواده شهدا و ایثارگران توانسته سرآمد باشد و جایگاه واقعی مردم عزیز کشورمان را در صحنه‌های بین‌المللی به عنوان یک کشور ابرقدرت رقم بزند. وی گفت: این موفقیت را به همه شما عزیزان به خصوص شما تکاوران پیشکسوت و خانواده‌های عزیز شهدا تبریک عرض می‌کنم. البته ما برخی اوقات درگیر مسائل روزمره خود هستیم و فراموش می‌کنیم که جایگاه امروز ما کدام نقطه است. فرمانده نیروی دریایی ارتش تأکید کرد: رهبر معظم انقلاب فرمانده معظم کل قوا در سال ۸۸ عنوان راهبردی را به نیروی دریایی اعطا کردند و در سال ۱۴۰۲ به افتخار شهدای ما نیروی دریایی به معنای جامع کلمه را از ما مطالبه‌گر بودند، خداوند متعال و بسیار شاکر هستیم که در ۱۷اذر ۱۴۰۳ به برکت خون شهدا بالاترین مقام، جایگاه و مدال را به هم‌زمان من عنایت کردند و فرمودند نیروی دریایی در جهان امروز یک نیروی حیاتی و تعیین‌کننده است. وی ادامه داد: این بالاترین جایگاهی بود که می‌شد کسب کرد و از لسان مبارک فرمانده معظم کل قوا این مدال را دریافت کرد.