

مدیرکل دفتر بازسازی و حفظ ذخایر سازمان شیلات مطرح کرد: رشد ۱۷ درصدی تولید خاویار ایران در سال گذشته



مدیرکل دفتر بازسازی و حفظ ذخایر ژنتیکی آبزیان سازمان شیلات ایران از رشد ۱۷ درصدی تولید خاویار ایران در سال گذشته خبر داد و گفت: تولید خاویار کشور از ۲۱ تن و ۶۰۰ کیلوگرم در سال ۱۴۰۲، به ۲۵ تن و ۱۰۰ کیلوگرم در سال گذشته رسید.

به گزارش اقتصادسرامد، ناصر کریمی‌راد از توسعه گسترده پرورش ماهیان خاویاری در ۲۲ استان کشور خبر داد و افزود: با توجه به ظرفیت های اقلیمی مناسب برای گسترش این صنعت در فاز دوم توسعه، هدف‌گذاری برای تولید بیش از ۱۴۰ تن خاویار و ۲۰ هزار تن گوشت ماهیان خاویاری انجام شده است.

مدیرکل دفتر بازسازی و حفظ ذخایر ژنتیکی آبزیان سازمان شیلات ایران اظهار داشت: سرمایه‌گذاری در این حوزه بسیار سودآور است و دانشپوردهای سرمایه‌گذاری برای توسعه این صنعت در استان‌های مختلف آماده شده‌اند.

کریمی راد مدیرکل دفتر بازسازی و حفظ ذخایر سازمان شیلات خاطر نشان کرد: پارسال تولید گوشت ماهیان خاویاری به بیش از ۶ هزار و ۵۰۰ تن رسید که نسبت به سال ۱۴۰۲ رشدی حدود ۲۶ درصدی و تولید خاویار کشور از ۲۱ تن و ۶۰۰ کیلوگرم (۲۱.۶ تن) به بیش از ۲۵ تن و ۱۰۰ کیلوگرم (۲۵.۱ تن) افزایش یافت که نشان‌دهنده رشد ۱۷ درصدی است. مدیرکل دفتر بازسازی و حفظ ذخایر سازمان شیلات گفت: در حوزه صادرات ماهیان خاویاری کشور در حال به‌طور مستقیم از مسیر گمرک صادر شده و تخمین زده می شود که بخش قابل توجهی از خاویار ایران نیز به صورت مسافری و چمدانی به خارج از کشور منتقل شده است.

مدیرکل دفتر بازسازی و حفظ ذخایر ژنتیکی آبزیان سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه خاویار ایران همچنان در بازار جهانی بی‌رقیب است و مشتریان خاص خود را دارد، افزود: با ادامه این روند ظرفیت تولید و صادرات ماهیان خاویاری کشور در حال افزایش و فرصت های جدیدی برای سرمایه گذاری در این بخش فراهم شده است.

فرماندار دشتی استان بوشهر:

اختصاص ۲۰۰ میلیارد ریال برای لایروبی اسکله صیادی بندر لاور ساحلی بوشهر



فرماندار دشتی استان بوشهر گفت: با عنایت دولت چهاردهم ۲۰۰ میلیارد ریال برای لایروبی اسکله صیادی بندر لاور ساحلی این شهرستان اختصاص یافت.

به گزارش اقتصادسرامد، رضا مقاتلی در بازدید از اسکله لاور ساحلی اظهار کرد: با روی کار آمدن دولت چهاردهم و در راستای برنامه هفتم توسعه کشور و موضوع مهم اقتصاد دریامحور، حسب تأکیدات استاندار بوشهر نگاه خوبی به بنادر صیادی صورت گرفته است.

فرماندار دشتی استان بوشهر افزود: در راستای نشست‌ها و بازدیدهای مستمر از اسکله صیادی بندر لاور ساحلی و شنیدن دغدغه‌ها و مطالبات بحق صیادان بنی بر لایروبی تنها اسکله صیادی شهرستان دشتی این مهم در دستور کار قرار گرفت.

مقاتلی فرماندار دشتی استان بوشهر اضافه کرد: با پیگیری‌های صورت گرفته و توجه مجموعه شیلات استان بوشهر از محل اعتبارات قانون عدالت و پیشرفت تحت عنوان محرومیت زدایی ۲۰۰ میلیارد ریال برای پروژه مهم لایروبی بندر لاور ساحلی اختصاص یافت.

رضا مقاتلی فرماندار دشتی استان بوشهر همچنین از تلاش های نماینده مردم دشتی و تنگستان در مجلس شورای اسلامی در این زمینه تقدیر کرد.



گروه اقتصاد دریا-امید متین - صنعت کشتی سازی، به عنوان یکی از ارکان اصلی اقتصاد دریایی، نه تنها موتور محرکه تجارت، بلکه کلیهٔ خودکفایی و توسعه صنعتی کشورها به‌شمار می‌رود. ژاپن، کشوری که روزگاری جایگاه خود را در بازار جهانی کشتی سازی به رقبای آسیایی مانند چین و کره جنوبی واگذار کرده بود، اکنون با یک برنامه جامع و آینده‌نگرانه در حال بازپس گیری این عرصه است. این برنامه که ترکیبی از ادغام‌های استراتژیک، سرمایه‌گذاری‌های کلان، نوآوری‌های فناورانه و همکاری‌های بین‌المللی بوده، درس‌های ارزشمندی نیز برای سایر کشورها از جمله ایران داشته است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرامد، ژاپن به منظور جبران فرصت های از دست رفته در بخش کشتی سازی، برخی کارخانه‌ها را در اقدامی استراتژیک با هدف تقویت صنعت کشتی سازی‌اش با کارخانه کشتی سازی «ایبارای» که ۱۰ کارخانه را مدیریت می کند، ادغام خواهد کرد تا به یک کشتی ساز برتر جهان تبدیل شود. از سوی دیگر، قرار است با سرمایه گذاری ۷میلیارد دلاری برای نوسازی کارخانجات کشتی سازی به منظور تقویت این بخش از همکاری مشترک با آمریکا نیز برخوردار شود. به این ترتیب می توان گفت که ژاپن با یک برنامه جامع و چندوجهی، صنعت کشتی سازی خود را از رکود به سوی جایگاه برتر جهانی هدایت می کند. ژاپن با سرمایه گذاری عظیم ۷میلیارد دلاری، کارخانجات کشتی سازی خود را نوسازی کرده و به فناوری های پیشرفته مجهز کرده است. این سرمایه گذاری که بخشی از آن از طریق همکاری با شرکت های آمریکایی تأمین شده، نه تنها زیرساخت های فیزیکی مانند جرثقیل ها و حوضچه های خشک را ارتقا داده، بلکه فرایندهای تولید را به سمت اتوماسیون و دیجیتال سازی سوق داده است. این تحول، هزینه های تولید را کاهش داده و ژاپن را به یکی

از ژاپن با تقویت همکاری های بین المللی، به ویژه با شرکت های آمریکایی، توانسته فناوری های پیشرفته و سرمایه لازم برای نوسازی صنعت خود را جذب کند. این همکاری ها، از انتقال دانش طراحی کشتی های پیشرفته گرفته تا تأمین قطعات باکیفیت، ژاپن را در مسیر رقابت جهانی یاری کرده است. از طرف دیگر، یکی از عوامل موفقیت ژاپن، حمایت های قانونی و سیاست گذاری های منسجم دولتی است. دولت ژاپن با وضع قوانین الزام آور و ارائه مشوق های مالی، از سفارش های داخلی و خارجی برای کارخانجات خود حمایت می کند.

برنامه جامع ژاپن برای احیای صنعت کشتی سازی، ترکیبی هوشمندانه از ادغام استراتژیک، سرمایه گذاری کلان، نوآوری های فناورانه، همکاری های بین المللی و سیاست گذاری منسجم است که این کشور را بار دیگر به یکی از پیشتازان این صنعت تبدیل کرده است.

بازتاب



فایننشال تایمز:

بندر روتردام هلند برای جنگ احتمالی

باروسیه آماده می شود

سپتامبر بر اساس گزارش روزنامه انگلیسی، بزرگترین بندر اروپا در حال اجرای تدابیر مضاعف به بهانه تدارک دیدن برای جنگ احتمالی در آینده با روسیه است.

به گزارش اقتصادسرامد از روزنامه «فایننشال تایمز» گزارش داد بندر روتردام هلند، بزرگترین بندر اروپا با اجرای تدابیری نظیر اختصاص فضا به کشتی های حامل محموله های تجهیزات نظامی و تعیین مقاصد ارسال این محموله ها در زمان بروز جنگ در حال تدارک دیدن برای جنگی بالقوه با روسیه در آینده است.

«بودوین سایمونز»، مدیر عامل بندر روتردام هلند اظهار کرد این بندر در حال هماهنگ سازی با بندر آنتورپ بلژیک در همسایگی خود برای ستاریی احتمالی ارسال خودروها و محموله های جنگی انگلیس، آمریکا و کانادا است.او در مصاحبه با فایننشال تایمز گفت: «همه پایانه های بندر برای مدیریت محموله های نظامی مناسب نیستند. چنانچه قرار باشد که حجم بالایی از تجهیزات نظامی به آنجا بیایند ما چشم به این داریم که از ظرفیت بندر آنتورپ بلژیک با بنادر دیگر نیز برای مدیریت این محموله ها استفاده کنیم. بنادر ما هر چه کمتر به چشم رقیب به همدیگر نگاه می کنند.»بنابرگزارش ایسنا ، به نوشته این روزنامه انگلیسی تدابیری که بندر روتردام برای جنگ احتمالی با روسیه تدارک می بیند بخشی از یک موج از آماده سازی های جنگی در سراسر قاره اروپا هستند. اتحادیه اروپا مشغول تهیه یک طرح تسلیح مجدد با هزینه بالغ بر ۸۰۰میلیارد یورو بوده با این هدف که در واکنش به درخواست های دونالد ترامپ، رئیس جمهور آمریکا خودکفایی نظامی بیشتری پیدا کند.

هلند به همراه دیگر متحدانش در ناتو متعهد شده به اینکه سطح بودجه نظامی خود را به پنج درصد تولید ناخالص داخلی برسانند. وزارت دفاع هلند در ماه مه گذشته اعلام کرد بندر روتردام باید فضایی را به منظور مدیریت کشتی هایی که احتمالاً در آینده به درخواست ناتو محموله های نظامی را منتقل کنند، آماده کند.

به گفته سایمونز پایانه کانترینری تنها جا در بندر روتردام است که در آن می توان به طور ایمن مهمات را از یک کشتی به کشتی دیگر منتقل کرد.همچنین در سال چند بار در این بندر مانور نظامی آبی -ساحلی به اجرا در می آید. بندر روتردام قبل از این نیز برای مدیریت ارسال تسلیحات از جمله در جریان جنگ عراق در سال ۲۰۰۳مورد استفاده قرار گرفته اما حتی در زمان جنگ سرد نیز این بندر اسکله اختصاصی برای ارسال تسلیحات در نظر نگرفته بود.بندر آنتورپ نیز مرتباً محموله های نظامی مخصوص سربازان آمریکایی مستقر در اروپا را دریافت می کند. «مارک روت» دبیر کل ناتو در جریان سخنرانی در ماه ژوئن برای اعضای ائتلاف تحت امرش ادعا کرده بود روسیه احتمالاً تا سال ۲۰۳۰ به یکی از این اعضا حمله خواهد کرد.بندر روتردام به طول ۴۲ کیلومتر در کرانه رود میوز در هلند قرار دارد. سالانه ۳۳۸ میلیون تن بار از طریق این بندر جابجا می شود و پذیرای ۲۸۰۰۰ کشتی از سمت دریا و ۹۱۰۰۰کنشاور از سمت آلمان و مناطق داخلی اروپا است.بعد از آنکه اتحادیه اروپا شروع به اجرای تحریم های ضد روسیه کرد این بندر دچار ضرر تجاری حدوداً هشت درصدی شد.

«سرامد» گزارش می دهد؛

احیای کشتی سازی به سبک سامورایی ها

ژاپن» با برنامه ریزی در حال بازپس گیری موقعیت کشتی سازی است

کشتی هایی که مرتبط با چین هستند را تصویب کند؛ اقدامی که ب بخشی از مجموعه سیاست های آمریکا برای مهار قدرت دریایی فزاینده چین به‌شمار می رود.

چشم انداز رونق کشتی سازی و تعرفه های ترامپ
آنطور که خبرگزاری ها گزارش داده اند، به گزارش مؤسسه تحقیقاتی دریایی Drewry، صنعت کشتیرانی جهان در سال ۲۰۲۵ با افت قابل توجهی در سفارش ساخت کشتی های جدید مواجه شده است. این رکود که از ماه های ابتدایی سال آغاز شده، ناشی از تردید مالکان کشتی برای سرمایه گذاری های بلندمدت در شرایطی ناپایدار است. این وضعیت ناشی از عواملی نظیر تنش های ژئوپلیتیکی، جنگ های تعرفه ای، نگرانی نسبت به وضعیت کشتی سازی در چین و ابهام های ناشی از مقررات بین المللی محیط زیستی است. طبق پیش بینی Drewry، این روند حداقل تا اکتبر سال ۲۰۲۵ ادامه خواهد داشت و به تدریج پس از آن بهبود می یابد؛ هرچند بازگشت واقعی به سطح سفارشات قبلی احتمالاً تا سال ۲۰۲۸محقق نخواهد شد.

جنگ تعرفه ای ایالات متحده و تنش های سیاسی جهان، جریان تجارت را دچار اختلال کرده و موجب تقاضای غیرقابل پیش بینی برای حمل و نقل شده اند. همین موضوع مالکان کشتی را از ثبت سفارش های جدید باز می دارد. در کنار آن، تهدید اعمال تحریم بر کشتی هایی که از یاردهای چینی سفارش داده می شوند نیز عامل مهمی در کاهش سرمایه گذاری ها بوده است. در حالی که در سال ۲۰۲۴ بیش از ۷۵درصد سفارش های کشتی های فله بر خشک از سوی یاردهای چینی دریافت شده بود، این سهم در سال ۲۰۲۵ به حدود ۴۰درصد کاهش یافته است. این کاهش، نشانه ای از نگرانی مالکان نسبت به پیامدهای احتمالی تحریم های آمریکاست؛ حتی با وجود تعلیق موقت برخی جریمه ها از سوی واشنگتن. عامل مهم دیگر در کاهش سفارش ها، قیمت بالای ساخت کشتی است. قیمت ها همچنان در سطوح بالا قرار دارند و یاردهای ژاپنی به طور متوسط حدود دصدگرناتر از یاردهای چینی عمل می کنند. این موضوع نیز باعث شده بسیاری از مالکان در انتظار کاهش قیمت ها، از ثبت سفارش جدید خودداری کنند.

دریچه



جابه جایی صدها مسافر خارجی از طریق دریا؛

کشتیرانی جمهوری اسلامی در شرایط جنگ ۱۲ روزه

۸ هزار مسافر را به بنادر کشور رساند

سپتامبر مدیر بخش مسافری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: در پی حمله رژیم صهیونیستی به خاک جمهوری اسلامی ایران و بسته شدن موقت حریم هوایی کشور، بخش مسافری کشتیرانی موفق شد ۸ هزار

مسافر را از بنادر امارات به بنادر کشور برساند.

به گزارش اقتصادسرامد ازروابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، مدیر بخش مسافری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه شمار قابل توجهی از هموطنان ایرانی که در خارج از کشور به سر می بردند و برنامه ریزی برای بازگشت به وطن داشتند، با مشکلات جدی در روند بازگشت مواجه شدند، تصریح کرد: در این شرایط، مسیر دریایی بین ایران و امارات به عنوان مهم و ایمن بازگشت، نقش کلیدی ایفا کرد که بر این اساس، بخش مسافری شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که سال هاست به عنوان یکی از پیشگامان حمل و نقل مسافری دریایی در منطقه خلیج فارس فعالیت دارد، بلافاصله پس از این واقعه، از تاریخ ۲۴ خرداد ماه، با برنامه ریزی ویژه و بسیج امکانات، جابه جایی مسافران ایرانی را از بنادر شناور و دری به بندرعباس و بالعکس در دستور کار قرار داد که این خدمات با بهره گیری از دو فروند شناور با ظرفیت ۲۴۰ نفر انجام شد.وی خاطر نشان کرد: از جمله اقدامات مهم این شرکت می توان به افزایش تعداد سفرهای دریایی اشساره کرد؛ به گونه ای که تعداد سفرها در دو مسیر اصلی از دو نوبت در هفته به سه نوبت افزایش یافت.مدیر بخش مسافری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خاطر نشان کرد: این اقدام موجب کاهش تراکم و تسهیل بازگشت مسافران در بنادر مذکور شد. همچنین با توجه به شرایط خاص دریایی در فصل تابستان و موج بودن مسیر بندر لنگه -دبی، در روزهایی که امکان تردد ایمن و وجود نداشت، انتقال مسافران از طریق بنادر دبی و شارجه به بندرعباس جایگزین شد.وی با بیان اینکه این شرکت موفق به افزایش ظرفیت صندلی های دو شناور موجود تا سقف ۳۰۰صندلی شد، افزود: این اقدام با اخذ مجوزهای لازم از اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و همچنین هماهنگی با مقامات کشور امارات و همکاری مؤثر سفارت جمهوری اسلامی ایران در این کشور انجام شد.این مقام مسئول خاطر نشان کرد: با پیگیری های انجام شده، مجوز جابه جایی رایگان برای آن دسته از هموطنانی که به دلیل اقامت طولانی مدت ناخواسته در خارج از کشور با مشکلات مالی مواجه شده بودند نیز صادر شد.وی تأکید کرد: در مجموع، طی دو هفته و از طریق انجام بیش از ۴۰ سفر دریایی، موفق به جابه جایی حدود ۸ هزار نفر از هموطنان گرمی در مسیر ایران - امارات شده است. این عملکرد، بار دیگر نقش حیاتی حمل و نقل دریایی و آمادگی شرکت های ملی در شرایط بحرانی را به نمایش گذاشت.مدیر بخش مسافری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به تداوم محدودیت ها در فضای هوایی کشور و عدم صدور مجوز پرواز توسط برخی از خطوط هوایی خارجی برای ورود به حریم هوایی جمهوری اسلامی ایران، گفت: این شرکت همچنان بر تداوم ارائه خدمات حمل و نقل مسافری دریایی در مسیر ایران - امارات تأکید دارد. این شرکت با بهره گیری از دو فروند شناور مجهز و دارای ظرفیت استاندارد، مطابق با برنامه های ویژه اجرایی دو هفته اخیر، خدمات منظم جابه جایی مسافران را ادامه خواهد داد.