



مدیر امور شیلات و آبریان سازمان جهاد کشاورزی استان فارس از اخذ دومین مجوز فعالیت زنجیره ارزش آبریان کشور توسط شرکت ۲۱ بیضا که نقشی اثر گذار در رونق تولید ملی و ارتقاء جایگاه صنعت شیلات، دارد، خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی فلاحی با بیان اینکه این مجوز از کار گروه توسعه زنجیره ارزش سازمان شیلات ایران صادر شده است، تصریح کرد: شرکت ۲۱ بیضا به عنوان یکی از مجموعه های پیشرو و یکپارچه در صنعت شیلات موفق به دریافت این مجوز شد.

به گفته این مقام مسئول؛ این زنجیره دارای تمامی حلقه های تولید شامل تأمین مواد اولیه از جمله انواع خوراک آبریان، پرورش ماهیان خاویاری، فرآوری و بسته بندی، توزیع و صادرات است.

فلاحی با بیان اینکه این دستاورد نشان دهنده عزم راسخ مجموعه برای ارتقای بهره وری، افزایش کیفیت محصولات و تحقق اهداف توسعه پایدار است، افزود: اخذ مجوز زنجیره ارزش نتیجه تلاش های مستمر مدیران و کارکنان شرکت برای تولید ملی، افزایش صادرات غیرنفتی و ارتقاء جایگاه صنعت شیلات در سطح استان فارس و کشور است.

وی خاطر نشان کرد: این موفقیت زمینه ساز حضور پررنگ تر در مسیر توسعه بازارهای داخلی و عرصه بین الملل خواهد بود.

مدیر امور شیلات و آبریان سازمان جهاد کشاورزی استان فارس با اشاره به افتخارات کسب شده این شرکت در سال های اخیر از جمله برترین در بخش کشاورزی سال ۱۴۰۳، افزود: کسب این عناوین نشان دهنده نقش اثر گذار اینگونه واحدها، در رونق تولید ملی، افزایش صادرات غیرنفتی و ارتقاء جایگاه صنعت شیلات در سطح استان فارس و کشور است.

خاموشی های مکرر، ضررهای به پایداری تولیدات شیلاتی اردبیل



عدم تخصیص مناسب سوخت جایگزین برای ژنراتورهای برق موجود در مزارع، توان تولیدکنندگان، برای مقابله با خاموشی ها را کاهش داده است.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، با اشاره به قطعی روزانه ۴ تا ۵ ساعته برق و کمبود سوخت جایگزین در استان، نسبت به خطر تلفات و رکود مزارع پرورش قزل آلا هشدار داد و خواستار کاهش خاموشی ها و تأمین سوخت مناسب برای حمایت از تولید ماهیان سردابی شد.

محمد بدلی وند افزود: این وضعیت مشکلات جدی برای پرورش دهندگان قزل آلا ایجاد کرده و خطر تلفات ماهیان را افزایش می دهد.

وی تصریح کر: ماهیان سردابی برای بقا به آب سالم و اکسیژن محلول نیاز دارند و قطع برق موجب کاهش اکسیژن، تغییرات فیزیوشیمیایی آب، افزایش دما و بالا رفتن میزان آمونیاک در استخرها می شود که این امر باعث استرس و تلفات احتمالی می شود.

بدلی وند ادامه داد: عدم تخصیص مناسب سوخت جایگزین برای ژنراتورهای برق موجود در مزارع، توان تولیدکنندگان را برای مقابله با خاموشی ها کاهش داده است.

وی تأکید کرد: قطعی برق حتی امکان تغذیه ماهیان را مختل کرده و این موضوع می تواند تولید را کاهش داده و به رکود یا تعطیلی برخی مزارع، به ویژه استخرهای دومنظوره کشاورزی، منجر شود.

بدلی وند خاطر نشان کرد: کاهش ساعات خاموشی در یک ماه پایدانی فصل تولید، اثر مثبت بر وزن گیری ماهیان خواهد داشت.

معاون تولید شیلات اردبیل خواستار همکاری فوری مسئولان برای حمایت از تولیدکنندگان و جلوگیری از خسارات بیشتر شد.



گروه شیلات – طی سال های گذشته صادرات محصولات شیلاتی ایران، به عنوان یکی از ظرفیت های کلیدی اقتصاد غیرنفتی، در سال های اخیر رشد قابل توجهی را تجربه کرده است. شیلات در اقتصاد ایران با وجود گستره سواحلی طولانی در شمال و جنوب، تنوع زیستی فراوان، امکانات آبرزی پروری و ظرفیت صید در آب های آزاد، یکی از بخش های با پتانسیل بالاست. بسیاری از کارشناسان معتقدند که این حوزه می تواند سهم قابل توجهی از بازارهای جهانی محصولات دریایی را تصاحب کند و این در حالی است که یکی از موانع عمده پیش روی این هدف، ضعف در لجستیک سرد است.

به گزارش اقتصاد سراسر آمد، براساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران، در سال ۱۴۰۳، حجم صادرات شیلات به ۱۹۶ هزار تن و ارزش آن به ۱۷۲ میلیون دلار رسید که نسبت به سال قبل از نظر وزنی ۲۹ درصد و از لحاظ ارزشی ۱۷ درصد افزایش داشته است. این رشد، عمدتاً به دلیل افزایش تولید میگو، ماهیان دریایی و خوراک آبریان است؛ به طوری که در پنج ماهه نخست سال ۱۴۰۳، صادرات به ۱۸۸،۸۲۹ تن و ارزش ۱۸۷ میلیون دلار رسید، با رشد ۲۳ درصدی وزنی و ۳۳ درصدی ارزشی. بااین حال، توسعه پایدار این بخش بدون زیرساخت های لجستیکی مناسب، به ویژه ناوگان حمل و نقل سرد، با چالش های جدی روبه روست.

لجستیک و حمل و نقل سرد، ستون فقرات صادرات محصولات شیلاتی فاسدشدنی است. این فرایند شامل مجموعه ای از اقدامات و زیرساخت هاست که کیفیت، ایمنی و تازگی محصولات را از لحظه صید تا رسیدن به مقصد نهایی تضمین می کند. در این میان بررسی ها نشان می دهد که بسیاری از کشورها، به ویژه کشورهای اروپایی و توسعه یافته، استانداردهای سختگیرانه ای برای واردات

محصولات شیلاتی دارند که یکی از مهم ترین آن ها حفظ زنجیره سرد است. بدون این زیرساخت، عملاً دسترسی به این بازارها غیرممکن خواهد بود.

محصولات شیلاتی مانند میگو، ماهی و خاویار به دلیل فسادپذیری بالا، نیازمند حفظ زنجیره سرد از مرحله صید تا پرورش تا بازارهای هدف هستند. ناوگان حمل و نقل سرد(شامل کامیون های یخچال دار، کانتینرهای دریایی یخچالی و هواپیماهای مجهز) کیفیت محصول را حفظ کرده، ضایعات را کاهش می دهد و ارزش افزوده را افزایش می بخشد. بدون این زیرساخت، صادرات ایران در بازارهای رقابتی مانند چین و اروپا با مشکل مواجه می شود. برای مثال، توسعه ناوگان سرد می تواند هزینه های لجستیکی را تا ۲۰ درصد کاهش دهد و صادرات را به سطوح بالاتری برساند. همچنین تجهیز شناورهای صیادی به تجهیزات برودتی و مکانیزاسیون فرایندها، هش در تولید و عرضه را ممکن می سازد. در سطح جهانی، زنجیره سرد نقش کلیدی در صادرات آبریان دارد و ایران با تقویت آن می تواند سهم خود را از بازار جهانی افزایش دهد.

سیمای ناترازی ناوگان حمل و نقل سرد

محصولات شیلاتی مانند میگو، ماهی و خاویار به دلیل فسادپذیری بالا، نیازمند زنجیره سرد یکپارچه از مرحله تولید تا تحویل به بازارهای هدف هستند. هیچ آمار جامع و به روز در منابع عمومی در دسترس نیست که نشان دهد دقیقاً چند دستگاه کامیون یخچال دار با شرایط بین المللی برای حمل محصولات شیلاتی وجود دارد. بااین حال هر چند در بندر شهیدرجایی و برخی بنادر کشور اقدامات برای ایجاد سردخانه و کانتینر یخچالی صورت گرفته، اما مشخص است که ظرفیت آن ها هنوز پاسخگوی تمام کالاهای صادراتی نیست. به باور کارشناسان و براساس اظهارات فعالان صنعت شیلات کشور، نبود ناوگان سرد

«سراسر آمد» گزارش می دهد؛

صادرات شیلات دریچ زنجیره لجستیک سرد

تبعات ناترازی ناوگان حمل و نقل سرد برای توسعه صادرات آبریان

دولتی، سرمایه گذاران را از ورود به این حوزه منصرف می کند. همچنین بخش قابل توجهی از ناوگان موجود، قدیمی و فرسوده است و نیاز به نوسازی دارد. فناوری های قدیمی علاوه بر مصرف انرژی بسالا، توانایی حفظ دمای دقیق و پایدار را ندارند. از طرف دیگر، زیرساخت های جاده ای و بنادر، به خصوص در مناطق جنوبی کشور، نیازمند توسعه و بهبود است تا امکان حمل و نقل سریع تر و ایمن تر فراهم شود. برخی معتقدند که نبود هماهنگی کافی میان سازمان های متولی مانند سازمان شیلات، وزارت راه و شهرسازی و گمرک، فرایندهای صادراتی را کند و پیچیده کرده است.

وجود و توسعه ناوگان لجستیکی سرد و حمل و نقل سرد یکی از پیش شرط های حیاتی برای ارتقای صادرات شیلات است. بدون این زیرساخت نمی توان کیفیت را حفظ کرد، بازارهای حساس را فتح نمود و ضایعات را کاهش داد. با توجه به انگیزه ها رشد صادرات، ارزآوری، اشتغال منطقه ای) و برخی اقدامات شروع شده، فرصت مناسبی وجود دارد تا با برنامه ریزی دقیق و سرمایه گذاری منطقی، عقب ماندگی را جبران کرد. عدم توجه به لجستیک سرد می تواند نه فقط مانع رشد صادرات باشد، بلکه هزینه های عملیاتی را برای صادرکننده افزایش دهد و فرصت های بازار را برای رقبا واگذارد.

ناوگان لجستیکی سرد، به عنوان پاشنه آشیل صادرات شیلات ایران، می تواند با سرمایه گذاری هدفمند (حدود ۱۰۰ میلیون دلار برای نوسازی) به رشد ۵۰ درصدی صادرات تا سال ۱۴۰۵ منجر شود. دولت و بخش خصوصی باید با تدوین برنامه ملی زنجیره سرد و رفع موانع نهادی، این ظرفیت را فعال کنند. بدون اقدام فوری، ایران فرصت تبدیل شدن به هاب شیلاتی منطقه را از دست خواهد داد.

با توجه به پتانسیل عظیم ایران در حوزه شیلات، رفع کمبودهای موجود در زنجیره سرد و سرمایه گذاری روی زیرساخت ها و فناوری های نوین، می تواند نه تنها به توسعه صادرات، بلکه به شکوفایی اقتصاد ملی و ایجاد اشتغال نیز منجر شود.

۱۰ فروند شناور شرکت تاسیسات دریایی بیکار مانده است، سراسر آمد منتشر کرد؛

شرکت تاسیسات دریایی به دنبال اجاره دادن شناورهای بیکار است توضیحات مدیر عامل در باره عدم پرداخت حقوق کارکنان شرکت تاسیسات دریایی

قرار گیرد. قطعاً مهم ترین و موثرترین راهکار برون رفت از این شرایط و تنگنای اقتصادی، اجاره دادن شناورهای عملیاتی در بازارهای بین المللی است که این مهم در دست اقدام است و به محض مهیا شدن شرایط انجام خواهد شد. مدیرعامل شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات گفت: طی ۸ ماه گذشته زمینه ورود به چند مناقصه مهیا شده که در حال پیگیری هستیم. از طرف دیگر شناور، شناور سی متر که حدود ۲۰ ماه بیکار و تعمیرات اساسی آن به تعویق افتاده بود به رغم تمام مضیقه های مالی، با صرف بیش از ۵ میلیون دلار تعمیر اساسی شده و در حال تجهیز آن برای شروع لوله گذاری پروژه ابودر هستیم.

به روزرسانی زمان بندی اجرای پروژه ها

این مقام مسئول در ادامه گفت: یکی از کارهای بسیار مهمی که طی هشت ماه گذشته تلاش کرده ایم به آن جامه عمل ببوشانیم، به روزرسانی و تنظیم مجدد برنامه زمان بندی اجرای پروژه هایی است که در دست اقدام داریم. در برخی از این پروژه ها، به دلیل بروز مشکلات مالی، بخشی از مبالغی که برای خرید اقلام و تجهیزات مربوط به همان پروژه تخصیص یافته بود، صرف پرداخت حقوق کارکنان و سایر هزینه های جاری شرکت شده بود که این مسئله به نوبه خود باعث نارضایتی و ناخشنودی کارفرمایان از روند پیشرفت و اجرای پروژه ها شده بود. پورهنگ اضافه کرد: خوشبختانه، طی ماه های گذشته و علی رغم تمامی مشکلات و چالش های موجود، تمام مبالغی که از محل صورت وضعیت های پروژه ها دریافت شده، عیناً در همان پروژه ها هزینه شده است. بر همین اساس تا حدود زیادی اعتماد کارفرمایان جلب شده و این اقدام زمینه واگذاری پروژه های آتسی را فراهم خواهد کرد. وی خاطر نشان کرد: با تلاش های بی وقفه و مداوم همکاران و همچنین همکاری برخی از کارفرمایان، بخش قابل توجهی از مطالبات سنواتی و معوقه شرکت وصول شده است. این وصول مطالبات، امکان پرداخت به موقع حقوق کارکنان طی ماه های اخیر، تعمیرات اساسی و حیاتی شناور مهم و استراتژیک سی متر شرکت و همچنین تسویه بخشی از بدهی های معوق را فراهم کرده است.

مدیرعامل شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی، این شرکت را با وجود خصوصی بودن، عصای دست شرکت نفت خواند و تأکید کرد: شرکت تاسیسات دریایی برابر قانون تجارت یک شرکت خصوصی محسوب می شود اما این شرکت همواره همراه و همیار راهبردی شرکت ملی نفت بوده و فقدان یا کم اثر شدن این شرکت برای شرکت نفت خسارت جبران ناپذیری خواهد بود.



از مطالبات برای پرداخت حقوق معوقه هستیم. مدیرعامل شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات اظهار داشت: یکی از چالش های عمده و موانع اساسی پیش روی این شرکت در زمینه جذب و دریافت پروژه ها، به عدم موفقیت در اخذ رتبه بندی شرکت طی سالیان گذشته بازمی گردد که با توجه به پیگیری های لازم و مقتضی صورت گرفته در این خصوص، رتبه شرکت به زودی در سازمان برنامه و بودجه کشور اخذ و نهایی خواهد شد.

چرا شناورها اجاره داده نمی شوند؟

این مقام مسئول با اشاره به اینکه برخی پروژه ها به دلیل ماهیت خاص خود، تنها با بهره گیری از امکانات و پرسنل متخصص شرکت تاسیسات دریایی قابلیت اجرا دارند، گفت: ما در این راستا پیگیری های لازم را انجام داده ایم و خوشبختانه تعامل بسیار مثبتی شکل گرفته است. در همین زمینه، مجموعه شرکت ملی نفت نیز با شناختی که از توانمندی های شرکت تاسیسات دریایی دارد، پروژه هایی را که از نظر مالی تأمین اعتبار شوند، با اتکا به ظرفیت های قانونی موجود و پس از طی تشریفات و مقررات جاری، به این شرکت واگذار خواهد کرد.

وی در پاسخ به این سوال که چرا شناورها را اجاره نمی دهید؟ گفت: اعزام شناورهای عملیاتی شرکت به بازارهای بین المللی با توجه به شرایط تحریمی سازو کار خاص خود را دارد که باید همه جوانب مربوط به آن مدنظر

هستند. این سطح از تخصص، سرمایه ای ملی است که تربیت مجدد آن در صورت از دست رفتن، هزینه های گزاف و زمان طولانی را در بر خواهد داشت. وی تصریح کرد: در حال حاضر تعداد پرسنل شرکت حدود ۳۰۰ نفر است که این تعداد پرسنل با حجم پروژه های در دست اجرا تناسبی ندارد.

تأیید خبر عدم پرداخت حقوق مرادماه

مدیرعامل شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات با تأیید خبر عدم پرداخت حقوق مرادماه کارکنان شرکت گفت: در نتیجه ی عدم واگذاری پروژه در سنوات اخیر و عدم پرداخت مطالبات این شرکت از سوی کارفرمایان مختلف، شرکت با مشکلاتی در پرداخت حقوق و مزایای کارکنان، مالیات و بیمه مواجه شده است.

این مسئول شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی تصریح کرد: در ماه نخست تصدی در این سمت، مجبور به استقراض ۱۰۰ میلیارد تومان از شرکت اهداف برای پرداخت حقوق پرسنل شدم و از طرفی با مشکل اقبساط معوقه مربوط به وام دریافتی از بانک برای پرداخت حقوق در مدیریت قبلی مواجه شدم که مشکلات مضاعفی را ایجاد کرده بود لذا طی هشت ماه گذشته با تلاش بسیار، با وصول بخشی از مطالبات سنواتی شرکت، حقوق پرسنل را پرداخت کردیم. پورهنگ افزود: در حال حاضر حقوق مراد ماه هنوز پرداخت نشده است و منتظر دریافت بخشی