

زمان آغاز فصل صید در گیلان اعلام شد: شرکت‌های صیادی فعال پنج روز زودتر به دریای م‌روند



مدیرکل شیلات گیلان گفت: برابر آخرین تصمیم مدیریت صید سازمان شیلات ایران آغاز رسمی صید شرکت‌های پره صیادی در نوار ساحلی شمال کشور از ۲۰ مهر آغاز می‌شود؛ اما شرکت‌های صیادی فعال در بازسازی ذخائر امسال پنج روز زودتر و از ۱۵

مهرماه به دریا می‌روند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، کوروش خلیلی به ایرنا اظهار کرد: سال گذشته پنج شرکت پره صیادی غرب استان از ۲۰ شهریورماه فعالیت خود را آغاز کردند؛ اما امسال شروع فصل صید برای همه شرکت‌های پره گیلان به صورت همزمان خواهد بود.

وی در ادامه از رهاسازی ۱۳۵ میلیون قطعه انواع بچه ماهیان استخوانی و خاوباری در رودخانه‌های مستعد گیلان خبر داد و افزود: رهاسازی بچه ماهیان کپور دریایی، ماهی سیم، شاه‌کولی و سیاه‌کولی تا دهه نخست مهرماه ادامه خواهد داشت. خلیلی اضافه کرد: بچه ماهیان کپور دریایی در وزن ۲ تا پنج گرم و انواع کولی‌ها نیز بالای گرم رهاسازی می‌شوند.

مدیرکل شیلات گیلان میزان صادرات انواع محصولات شیلاتی در سال گذشته را ۶۰۰ میلیون دلار اعلام کرد و افزود: ۶۰ درصد تولیدات شیلاتی صادر شده شامل خوراک آب‌زیان و ۴۰ درصد گوشت و خاویار و ماهی تازه بوده است.

وی پیش‌بینی کرد امسال صادرات انواع تولیدات شیلاتی از این استان با ۲۰ درصد رشد همراه باشد و افزود: سال گذشته ۸۶ هزار تن انواع محصولات شیلاتی در گیلان تولید شد؛ امسال با توجه به افزایش مزراع متراکم پرورش ماهی ۱۲ هزار تن از مجموع تولیدات شیلاتی استان بصورت متراکم بوده‌است. وی تصریح کرد: شیلات گیلان تا انتهای برنامه هفتم پیشرفت در سال ۱۴۰۷ باید به تولید ۹۴ هزار تن انواع تولیدات شیلاتی دست یابد؛ با توجه به تولید ۸۶ هزار تن محصولات شیلاتی تا پایان سال ۱۴۰۳ این رقم تا پایان برنامه هفتم پیشرفت افزایش چشمگیری خواهد داشت.

خلیلی تأکید کرد: هدف‌گذاری شیلات گیلان دستیابی به سهم ۱۰ درصدی از تولیدات شیلاتی کشور است و باید بر اساس این هدف‌گذاری تا انتهای برنامه هفتم پیشرفت به ۱۴۰ هزار تن تولید برسیم.

توسعه صنعت آبی‌پروری و حمایت از صیادان شهرستان دشتی در اولویت است

مدیرکل شیلات استان بوشهر در دیدار با فرماندار شهرستان دشتی بر اهمیت نقش این شهرستان در توسعه فعالیت‌های شیلاتی، تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، عقیل امینی در این باره گفت: شهرستان دشتی ظرفیت‌های ارزشمندی در حوزه صیادی و آبی‌پروری دارد و ما با جدیت در حال پیگیری طرح‌هایی هستیم که هم به رونق اقتصادی منطقه کمک کند و هم امنیت و رفاه صیادان و کشاورزان را ارتقا دهد.

وی در تشریح برنامه‌های در دست اقدام این استان افزود: لایروبی اسکله لاور قدیم از اولویت‌هاست تا قایق‌های صیادی بتوانند با سهولت بیشتری فعالیت کنند. همچنین برای تقویت خدمات ایمنی، درخواست اختصاص ۲۰۰ متر از اراضی شیلات در روستای لاور برای احداث ایستگاه خودروهای آتش‌نشانی مطرح شده است که به زودی در اختیار دهیاری لاور قرار خواهد گرفت.

امینی افزود: در حوزه آبی‌پروری نیز یکی از سیاست‌های جدی، استفاده از استخرهای ذخیره آب کشاورزی برای پرورش ماهی است که این اقدام می‌تواند علاوه بر افزایش تولید، به بهبود معیشت کشاورزان و ایجاد اشتغال پایدار در شهرستان دشتی منجر شود.

مدیرکل شیلات استان بوشهر همچنین از آمادگی کامل این اداره کل برای برگزاری دوره‌های آموزشی با حضور کشاورزان دشتی خبر داد و گفت: انتقال دانش و مهارت به بهره‌برداران، کلید موفقیت در توسعه صنعت شیلات است و ما با برنامه‌ریزی دقیق، این آموزش‌ها را در اختیار کشاورزان و صیادان قرار خواهیم داد.

امینی در پایان تأکید کرد: شیلات استان بوشهر تمام توان خود را برای پشتیبانی از طرح‌هایی که موجب رونق صیادی، توسعه پایدار و ارتقای خدمات عمومی در شهرستان دشتی می‌شود، به کار خواهد گرفت.



این‌ها خسارت‌هایی است که به اقتصاد و بدنه کار و تولید کشور وارد شده است.

رایزنی برای تخفیف در هزینه‌دموراز

دبیر انجمن کشتیرانی ایران همچنین با بیان اینکه این انجمن در حوزه دموراز که بخشی مربوط به کشتی‌ها و بخشی مربوط به کانتینر‌ها بود، ورود کرد، توضیح داد: موضوع دموراز کشتی ارتباطی است که بین صاحب کشتی و صاحب کالا برقرار می‌شود و براساس قراردادها، در این موضوع همه مسئولیت‌ها متوجه گیرنده کالاهای ایرانی می‌شود. «پل‌مه» خاطر‌نشان کرد: در این موضوع سعی کردیم از طریق انجمن‌های بین‌المللی و سازمان‌های مردم‌نهادی که در حوزه فعالیت‌های «بالک»(بارهای فله) دارای سمست و تصمیم‌گیر هستند، استفاده و تقاضا کنیم که مالکان کشتی در صورت امکان دموراز‌ها را نادیده گرفته یا بخش قابل‌توجهی از آن‌را در قالب تخفیف اعمال کنند. این مقام صنفی خاطر‌نشان کرد: در این زمینه هر چند سهمی ناچیز توانستیم بگیریم، اما تلاش‌مان چندان موفقیت‌آمیز نبوده است؛ چراکه اغلب کشتی‌ها خارجی بودند که به عنوان طرف‌های تجار بین‌المللی شناخته می‌شدند. «پل‌مه» اضافه کرد: در میحت کانتینر‌ها نیز با اینکه مالکیت کانتینر‌ها بین‌المللی است و ابزاری برای استمرار فعالیت‌های لجستیکی تلقی می‌شود، اما حدود ۲۰روز پس از وقوع حادثه، مکاتباتی با همه شرکت‌های کشتیرانی طرف فعالیت داشتیم و در زمینه دموراز و سایر هزینه‌ها مساعدت آن‌ها را خواستار شدیم که به فراخور موضوع، تعدادی از شرکت‌های کشتیرانی همراهی کردند. وی یادآوری کرد: کانتینرهایی که در قالب صادرات یا واردات واگذار می‌شود، تا لحظه‌ای که سالم به خط کشتیرانی بر گردد، مسئولیت حفظ، نگهداری و سلامت آن کانتینر متوجه گیرنده یا فرستنده کالااست.

اقدامی نمادین فراتر از خسارت

بسیاری از فعالان اقتصادی در گفتگوهایی اعلام کرده‌اند که اعمال این معافیت، در حقیقت بیش از یک اقدام اداری بوده و می‌تواند به عنوان نمادی از تلاش برای بازگرداندن اعتماد به بندر شهیدرجایی باشد؛ بندری که براساس آمار منتشرشده بیش از نیمی از مبادلات تجاری ایران را مدیریت می‌کند. دموراز، به عنوان «مالیات پنهان» تجارت، می‌تواند هزینه‌های عملیاتی را تا ۳۰درصد افزایش دهد و فعالان کوچک را از بازار حذف کند. کارشناسان بندری تأکید دارند که این معافیت مشروط، با کاهش فشار مالی بر تجار، جریان کالا را تسریع

بازتاب



مدیرکل میراث فرهنگی و گردشگری استان بوشهر:

جای مراکز گردشگری دریایی در بوشهر خالی است

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر گفت: برغم ظرفیت‌های فراوان این استان در زمینه احداث مراکز گردشگری دریایی و صدور مجوزهایی با عنوان گردشگری ساحلی در وضعیت کنونی این استان هیچ مرکز گردشگری در دریا ندارد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، نصراله ابراهیمی به ایرنا بیان کرد: هم اکنون ۱۰۰ مرکز اقامتی فعال در استان بوشهر وجود دارد که از این شمار ۲۸ مرکز به عنوان مراکز اقامتی و پذیرایی در حوزه گردشگری ساحلی و دریایی فعالیت دارند.

ابراهیمی ادامه داد: به طور رسمی مجموع مراکز اقامتی استان بوشهر ظرفیت پذیرش بیش از ۹هزار مسافر را دارد که ۴۵۰ تخت آن مربوط به مراکز اقامتی ساحلی و دریایی است.

وی اضافه کرد: این مراکز در تمامی شهرستان‌های استان فعالیت دارند که آخرین مرکز در هفته دولت در شهر کنگان به عنوان مرکز پذیرایی گردشگری ساحلی افتتاح و اکنون آماده ارائه خدمات رستورانی به گردشگران است. ابراهیمی اظهار کرد: برغم ظرفیت‌های فراوان این استان در زمینه احداث مراکز گردشگری دریایی و صدور مجوزهایی با عنوان گردشگری ساحلی، اما در وضعیت کنونی این استان هیچ مرکز گردشگری در دریا ندارد و شورای سیاست‌گذاری گردشگری با حضور دستگاه‌های ذیربط در حال پیگیری این موضوع است.

وی بیان کرد: استان بوشهر ظرفیت‌های فراوانی در زمینه احداث مراکز گردشگری دریایی دارد در این زمینه سرمایه‌گذاری‌اتی نیز برای احداث این مراکز بر اساس استانداردهای تعیین و تعریف شده ملی و بین‌المللی دارند که بزودی محقق می‌شود.مدیر کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر ادامه داد: اکنون تنها اسکله قایق‌های گردشگری در استان در شهر بوشهر و در منطقه جعفره واقع شده است که نیاز به احداث آن و محوطه‌های بندری مارینا با هدف استفاده این قایق‌ها و کروزهای دریایی برای شهرهای ساحلی الزامی و در دست پیگیری است. ابراهیمی ادامه داد: استان بوشهر همچنین پتانسیل‌های لازم برای احداث مناطق گردشگری در جزایری همچون خارگو را با حفظ ذخایر زیست محیطی و توجه به آن دارد.

«سرآمد» از آخرین تلاش‌ها برای بازگشت رونق

به بندر شهیدرجایی گزارش می‌دهد؛

خروج بندر شهیدرجایی از سایه انفجار

تلاش انجمن کشتیرانی ایران برای معافیت دموراز کشتی‌ها

مربوط به سلازمان بنادر است، تصریح کرد: این به معنای آن نیست که شرکت‌های بیمه از عهده پرداخت خسارت برنیامده‌اند و می‌خواهند از بیمه‌نامه سازمان بنادر استفاده کنند، بلکه چون پوشش در آنجا وجود ندارد، خودبه‌خود مشمول بیمه‌نامه محلی می‌شود.

لاریزاده که بیمه گر محوطه بندر شهیدرجایی به‌شمار می‌رود، با اشاره به اینکه عمده کانتینر‌ها بیمه‌نامه نداشته‌اند، گفت: به جز بیمه‌نامه‌هایی که شرکت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت‌های زیرمجموعه صادر کرده‌اند، بیمه‌نامه‌هایی که منقضی شدند، مشمول بیمه‌نامه محلی می‌شوند. اگر کالایی دوماه داخل کانتینر مانده باشد و بیمه‌نامه‌های آن‌ها منقضی شده باشد، مشمول بیمه‌نامه‌های محلی می‌شود. وی همچنین درباره میزان پرداخت خسارت‌های احصاشده در بندر شهیدرجایی نیز اظهار داشت: خسارت‌های باربری متفاوت است و شرکت‌های مختلف، خسارت‌های متفاوتی دارند. البته هنوز رقم دقیقی ندارم، ولی فکر کنم حدود ۱۰ تا ۲۰درصد از خسارت‌های باربری پرداخت شده، اما هنوز خسارت بیمه‌نامه‌های محلی پرداخت نشده است.

از دست رفتن ۶هزار کانتینر

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی ایران می‌گوید: همه دمورازهایی که از ششم اردیبهشت تا یکم آبان‌ماه ۱۴۰۴ بوده، هیچ حق توقفی متوجه کانتینرهای از دست رفته مشروط بر تعیین تکلیف) نیست و هیچ هزینه دیرکردی اخذ نمی‌شود و چنانچه شرکتی به این قاعده توجه نکند و صاحب کالایی را برای پرداخت خسارت تحت فشار قرار دهد، با عکس‌العمل ما مواجه خواهد شد. وی اظهار داشت: همچنین در موضوع کانتینرهای خارجی، صاحبان کانتینر‌ها همراهی‌هایی نداشته‌اند و ما نیز درتلاشیم خسارات مالکان کانتینرهای خارجی را تادیه کنیم. این مقام صنفی در پایان یادآور شد: در مجموع حدود ۶هزار دستگاه کانتینر در این حادثه آسیب دیده است. کانتینر جزئی از وسیله حمل و جزئی توسعه یافته از کشتی برای استمرار حمل دریا به خشکی است؛ لذا این اموال که در امانت ما بوده، باید محترم شمرده و خسارات صاحبان آن پرداخت شود. تحلیلگران هشدار می‌دهند که تمرکز بیش از حد مبادلات بر بندر شهیدرجایی سِدون توزیع بار به بنادر دیگر مانند چابهار – ریسک‌های سیستمیک ایجاد می‌کند. بااین‌حال، معافیت دموراز نه پایانی بر بحران، بلکه شروعی بر بازسازی است. بندر شهیدرجایی، یکی از حوزه‌های اصلی تجارت دریایی و توسعه اقتصاد دریامحور ایران است و با این گام‌ها می‌تواند از فاجعه عبور کند- و به هاب واقعی تجارت منطقه‌ای تبدیل شود، اما موفقیت، به تعهد بلندمدت به ایمنی و تنوع‌بخشی بستگی دارد.

از توقف طولانی مدت کشتی‌ها جلوگیری می‌کند. اهمیت این معافیت فراتر از جبران خسارت است؛ چرا که این اقدام می‌تواند نقشی محوری برای پایداری فعالیت‌های بندری در بندر شهیدرجایی را فراهم کند. بندر شهیدرجایی، واقع در ۲۳کیلومتری غرب بندرعباس، نه تنها بزرگ‌ترین مرکز کانتینری خاورمیانه است، بلکه به عنوان هاب ترانزیتی، نقش کلیدی در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب ایفا می‌کند. با ظرفیت سالانه بیش از ۰۰۰میلیون تن کالا، بندر شهیدرجایی بیش از ۸۰درصد واردات کانتینری ایران را برعهده دارد. از طرف دیگر، اختلالی مانند انفجار ماه‌های گذشته، هرچند براساس آمار منتشرشده سهم این بندر از واردات فلزهای اساسی تنها ۸درصد است، اما باز هم بر قیمت موادغذایی و کالاهای اساسی تأثیرگذار است.

معافیت دموراز، با تشویق بازگشت کشتی‌های خارجی نیز می‌تواند زمان توقف کالا را از ۱۰روز به کمتر از ۵روز کاهش دهد و به‌ره‌وری را تا ۲۰درصد افزایش بخشد. این معافیت بخشی از برنامه‌ریزی گسترده‌تر برای توسعه تجارت ایران از طریق بندر شهیدرجایی است. دولت با هدف ارتقای این بندر به «نسل سوم»(بندر هوشمند و سبز)، طرح‌هایی مانند احداث سه‌پست اسکله جدید به طول ۴۰۰متر را در دستور کار قرار داده که امکان پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر با ظرفیت ۱۸هزار TEU را فراهم می‌کند. این توسعه طبق زمان‌بندی اعلام‌شده تا پایان ۱۴۰۵ تکمیل می‌شود و نقش بندر شهیدرجایی را در کریدورهای بین‌المللی مانند کریدور شمال-جنوب تقویت می‌کند. همچنین به باور کارشناسان، تمرکز بر پس کرانه (مناطق پشتیبان بندر) و اتصال ریلی به شبکه سراسری، می‌تواند وابستگی به جاده را کاهش دهد و تجارت را از بندرعباس به اروپا و آسیای مرکزی گسترش دهد.

آخرین وضعیت پرداخت خسارت

مدتی قبل، احمدرضا لاری‌زاده، دبیر کارگروه آتش سوزی سندیکای بیمه‌گران ایران در گفتگو با «ایرنا» درباره آخرین وضعیت بندر شهیدرجایی و پرداخت خسارت به حادثه‌دیدگان اظهار داشت: درباره بیمه‌نامه‌های باربری که نزد تمامی شرکت‌های بیمه است، باید گفت که رقم آن حدود ۶هزار و ۹۰۰میلیارد تومان است که قبلاً گفته شده و البته ممکن است کم یا زیاد شود، چون خسارت و اسناد هنوز قطعی نیستند و تا زمان احراز قطعی نمی‌توان اظهارنظر کرد. وی افزود: در مورد خسارت گمرک، ۹۰درصد کالاها ترخیص شده‌اند و بخش کوچکی باقی مانده است.

دبیر کارگروه آتش‌سوزی سندیکای بیمه‌گران ایران با بیان اینکه اگر بیمه‌نامه باربری منقضی شده باشد یا اصلاً بیمه‌نامه نداشته باشد، مشمول بیمه محلی می‌شود که آن بیمه‌نامه

دریچه



مدیر کل بنادر و دریانوردی امیر آباد عنوان کرد:

نقش حیاتی بندر امیر آباد در زنجیره تأمین کالاهای اساسی کشور و جایگاه آن در شمال ایران

با حضور ذبیح الله حسن شاهی ، جانشین قرارگاه پدافند الکترونیک سازمان پدافند غیر عامل ، یک دوره آموزشی تخصصی مقابله با تهدیدات الکترونیک ، با حضور مسئولین و کارشناسان این حوزه از واحدهای مختلف در بندر امیرآباد برگزار شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، دوره آموزشی تخصصی مقابله با تهدیدات الکترونیک و ریز پرنده‌ها با حضور ذبیح‌الله حسن‌شاهی، جانشین قرارگاه الکترونیک سازمان پدافند غیرعامل کشور، جعفر قعی مدیر کل پدافند غیرعامل استان مازندران و سیدجواد طالبی متین رئیس اداره پدافند غیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بندر امیرآباد برگزار شد.

بر اساس این گزارش ، در ابتدای این مراسم، محمد علی موسی پور گرگی مدیر کل بنادر و دریانوردی امیرآباد ضمن عرض خیرمقدم به مدعوین ، گزارشی جامع از وضعیت موجود، ظرفیت‌ها، عملکرد و پروژه‌های توسعه‌ای این بندر ارائه و به نقش حیاتی بندر امیرآباد در زنجیره تأمین کالاهای اساسی کشور و جایگاه آن در شمال ایران اشاره کرد.

سپس مدیرکل پدافند غیرعامل استان مازندران با تشریح شرایط خاص استان و موقعیت راهبردی آن در حوزه‌های دریایی، انرژی و زیرساخت‌های حیاتی، به بیان حساسیت‌های موجود در زمینه تهدیدات نوین پرداخته و تأکید کرد، توجه به الزامات پدافندی و آمادگی در برابر تهدیدات سایبری، الکترونیکی و ریز پرنده‌ها، برای حفظ امنیت زیرساخت‌ها و استمرار خدمات ضروری است. ذبیح‌الله حسن‌شاهی جانشین پدافند الکترونیک سازمان پدافند غیرعامل نیز در ادامه، با اشاره به تحولات سریع فناوری و ظهور تهدیدات نوین در حوزه جنگ‌های الکترونیک و ریزپرنده‌ها، دغدغه‌ها و چالش‌های این عرصه را برای حاضرین تشریح کرد.

جانشین پدافند الکترونیک سازمان پدافند غیرعامل ضمن تأکید بر لزوم ارتقای سطح دانش و مهارت مدیران و کارشناسان، یادآور شد: دستگاه‌های اجرایی باید ضمن شناسایی دقیق تهدیدات، اقدامات پیشگیرانه و بازدارنده را در دستور کار خود قرار دهند و همکاری میان‌بخشی را برای مقابله با تهدیدات ترکیبی تقویت کنند.