



معاون دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران از آغاز فصل صید تون ماهیان در غرب اقیانوس هند توسط حدود هزار فروند شناور صیادی ایرانی خبر داد و گفت: سالیانه بالغ بر ۲ میلیون تن انواع گونه‌های تون ماهی و شبه تون ماهی در غرب اقیانوس هند صید می‌شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، دکتر رضا عباسپور نادری با اشاره به آغاز فصل صید تون ماهیان غرب اقیانوس هند به مانا بیان داشت: امسال نیز صید این گونه ماهیان توسط حدود هزار فروند شناور صیادی از استان های هرمزگان و سیستان و بلوچستان آغاز شده است

معاون دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، ادامه داد: با فرا رسیدن فصل پاییز و پایان بادهای موسمی مونسون، صیادان ایرانی از اواسط شهریور ماه، صید تون ماهیان را در آب‌های فراساحل آغاز می‌کنند؛ این فصل تا پایان اردیبهشت ماه سال آینده، یعنی آغاز دوره تخم‌ریزی این ماهیان ارزشمند ادامه خواهد داشت.

وی با اشاره به اینکه سالیانه بالغ بر ۲ میلیون تن انواع گونه‌های تون ماهی و شبه تون ماهی در غرب اقیانوس هند صید می‌شود، گفت: سهم صیادان ایرانی از این میزان سال گذشته ۳۵۰ هزار تن در بخش صید سطح زبان درشت و ۲۸۰ هزار تن در بخش صید تون ماهیان و شبه تون ماهیان بوده است.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، خاطر نشان ساخت: عمده صید تون ماهیان به گونه‌های گیدر، هور مسقطی، تون چشم درشت، هور، مارلین و زرده اختصاص دارد. دکتر عباسپور نادری، تصریح کرد: صید تون ماهیان نه تنها از نظر اقتصادی برای کشور اهمیت بالایی دارد، بلکه معیشت هزاران صیاد و ساحل نشین در جنوب کشور به آن وابسته است؛ به همین دلیل، سازمان شیلات ایران تلاش می‌کند تا با اتخاذ تدابیر مناسب، شرایط را برای صید پایدار و بهره‌برداری بهینه از این ذخایر ارزشمند فراهم کند.به گفته معاون دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، ایران با پر خور داری از ناوگان صیادی توانمند، توانسته است جایگاه ویژه‌ای در صید تون ماهیان در سطح منطقه و اقیانوس هند کسب کند؛ ایران با دارا بودن رتبه اول صید تون ماهیان در غرب اقیانوس هند و رتبه دوم در کل اِسن اقیانوس، به عنوان یکی از کشورهای پیشرو در این حوزه شناخته می‌شود. این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با تأکید بر ضرورت حفاظت از ذخایر ارزشمند تون ماهیان اقیانوس هند، ادعان داشت: هر ساله برنامه ریزی و مدیریت بهره برداری از ذخایر مذکور از طریق هماهنگی با کمیسیون تون ماهیان اقیانوس هند (IOTC) انجام می‌شود.

امسال محقق شد؛

رشد ۶۵ درصدی صادرات محصولات شیلاتی گیلان



مدیرکل شیلات گیلان از رشد ۶۵ درصدی صادرات محصولات شیلاتی گیلان طی امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل خبر داد.
به گزارش اقتصادسراسرآمد، کوروش خلیلی با ایسنا اظهار کرد: از ابتدای امسال تاکنون در مجموع بیش از ۲۱ هزار تن انواع محصولات شیلاتی گیلان به کشورهای همجوار از مبادی رسمی استان صادر شده است.

وی محصولات صادراتی را شامل انواع محصولات شیلاتی از جمله انواع ماهی تازه و منجمد، خاویار، غذای آبزیان همچنین کنسرو ماهی دانست و تصریح کرد: مجموع این محصولات صادراتی بیش از ۲۹ میلیون دلار بود که رشد ۲۴ درصدی از نظر ارزش دلاری نسبت به مدت مشابه سال قبل داشته است.



رشد ۶۵ درصدی صادرات محصولات شیلاتی گیلان
به گزارش اقتصاد سراسرآمد، صنعت کشتی سازی در جهان وارد مرحله‌ای تازه از رقابت ژئوپلیتیکی شده است. چین با بهره‌گیری از سیاست ادغام نظامی- غیرنظامی، سرمایه‌گذاری‌های کلان و پارانه‌های دولتی، به اصلی‌ترین قدرت در این صنعت بدل شده و توانسته فاصله خود با رقبای قدیمی را به شکلی چشمگیر افزایش دهد. دولت چین طی هفته‌های گذشته با ادغام دوغول دولتی خود، صنعت کشتی سازی جهان را قبضه کرده و با ظرفیت تولیدی بی‌سابقه به قدرت بلامنازع این حوزه تبدیل شده است. این در حالی است که آمریکا در برابر این برتری، با همکاری کره جنوبی و ژاپن و طرح‌های کلان صنعتی می‌کوشد جایگاه از دست‌رفته خود را بازپس گیرد. در مقابل، ایالات متحده که روزگاری بر دریاه تسلط داشت، اکنون برای بازسازی توان تولیدی خود به همکاری متحدان آسیایی روی آورده است. سلطه چین بر این صنعت حاصل دهه‌ها پارانه‌های دولتی و تأمین مالی هدایت‌شده است. از اوایل دهه ۲۰۰۰ تاکنون، کشتی‌سازان چینی حدود ۹۱میلیارد دلار پارانه مستقیم، وام‌های ترجیحی و مشوق‌های مالیاتی دریافت

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، صنعت کشتی سازی در جهان وارد مرحله‌ای تازه از رقابت ژئوپلیتیکی شده است. چین با بهره‌گیری از سیاست ادغام نظامی- غیرنظامی، سرمایه‌گذاری‌های کلان و پارانه‌های دولتی، به اصلی‌ترین قدرت در این صنعت بدل شده و توانسته فاصله خود با رقبای قدیمی را به شکلی چشمگیر افزایش دهد. دولت چین طی هفته‌های گذشته با ادغام دوغول دولتی خود، صنعت کشتی سازی جهان را قبضه کرده و با ظرفیت تولیدی بی‌سابقه به قدرت بلامنازع این حوزه تبدیل شده است. این در حالی است که آمریکا در برابر این برتری، با همکاری کره جنوبی و ژاپن و طرح‌های کلان صنعتی می‌کوشد جایگاه از دست‌رفته خود را بازپس گیرد. در مقابل، ایالات متحده که روزگاری بر دریاه تسلط داشت، اکنون برای بازسازی توان تولیدی خود به همکاری متحدان آسیایی روی آورده است.

سلطه چین بر این صنعت حاصل دهه‌ها پارانه‌های دولتی و تأمین مالی هدایت‌شده است. از اوایل دهه ۲۰۰۰ تاکنون، کشتی‌سازان چینی حدود ۹۱میلیارد دلار پارانه مستقیم، وام‌های ترجیحی و مشوق‌های مالیاتی دریافت

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، صنعت کشتی سازی در جهان وارد مرحله‌ای تازه از رقابت ژئوپلیتیکی شده است. چین با بهره‌گیری از سیاست ادغام نظامی- غیرنظامی، سرمایه‌گذاری‌های کلان و پارانه‌های دولتی، به اصلی‌ترین قدرت در این صنعت بدل شده و توانسته فاصله خود با رقبای قدیمی را به شکلی چشمگیر افزایش دهد. دولت چین طی هفته‌های گذشته با ادغام دوغول دولتی خود، صنعت کشتی سازی جهان را قبضه کرده و با ظرفیت تولیدی بی‌سابقه به قدرت بلامنازع این حوزه تبدیل شده است. این در حالی است که آمریکا در برابر این برتری، با همکاری کره جنوبی و ژاپن و طرح‌های کلان صنعتی می‌کوشد جایگاه از دست‌رفته خود را بازپس گیرد. در مقابل، ایالات متحده که روزگاری بر دریاه تسلط داشت، اکنون برای بازسازی توان تولیدی خود به همکاری متحدان آسیایی روی آورده است.

بازار بزرگ بانکرینگ در منطقه خلیج فارس **رشد ۶۵ درصدی صادرات محصولات شیلاتی گیلان**
فرصت و الزامی ژئوپلیتیک برای ایران است تا تاسیسات تولید و توزیع سوخت کشتی‌ها را در هرزگان به عنوان بزرگ‌ترین استان دریامحور، توسعه دهد.ایران کشوری مملو از ظرفیت‌های فراوان است؛ ظرفیت‌هایی که بخشی از آن‌ها حاصل موقعیت جغرافیایی کشور در منطقه و جهان است؛ ایران به دلیل قرارگیری در یکی از مهم‌ترین آبراهه‌های دنیا در موقعیتی قرار دارد که کشتی‌های زیادی از سراسر دنیا مجبور هستند سری به این منطقه بزنند، طبق آمارهای اعلام شده سالانه حدود ۵۰ هزار کشتی در خلیج فارس تردد می‌کنند؛ این کشتی‌ها به دلیل مدت زمان طولانی سفری که دارند به خدمات متنوعی نیاز دارند که یکی از این خدمات بسیار مهم، تأمین سوخت برای کشتی است.منطقه خلیج فارس به عنوان منطقه‌ای سرشار از منابع نفت و گاز، نقش بسزایی در تأمین سوخت جهان دارد از این رو بخش عمده‌ای از سوخت مورد نیاز کشتی‌ها برای حرکت نیز در این منطقه تولید و توزیع می‌شود و همین موضوع بازار و سفرهای پر درآمد را در دنیا ایجاد کرده است.از این سفره پهناور بیش از ۲۰ میلیارد دلار سهم منطقه خلیج فارس است که قریب به ۹۰ درصد از آن را امارات متحده عربی با فرآوری سوخت خود و اتکا به سوخت‌های قاچاق ایران به جیب می‌زند و سهم جمهوری اسلامی ایران در این بازار بزرگ کمتر از ۵ درصد است از این رو منطق حکم می‌کند که در این جنگ اقتصادی و ارزی، جمهوری اسلامی ایران که بیشترین پهنه دریایی منطقه را در اختیار دارد سهم خود را از این بازار افزایش دهد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجید یوسفی، استاد دانشگاه و فعال صنعت تولید و پالایش فرآورده‌های نفتی، در گفتگو به مهر با تأکید بر نقش حیاتی بانکرینگ دریایی در تجارت بین‌المللی، این حوزه را سلاحی استراتژیک در دیپلماسی انرژی، اشتغال‌زایی، و ارزآوری پایدار دانست و هشدار داد که بدون سیاست‌گذاری هوشمند، ایران این فرصت استراتژیک را به رقبای همچون فجیره، سنگاپور و روتردام واگذار خواهد کرد.

وی به بررسی ابعاد مختلف بانکرینگ نفتی پرداخت و گفت: بانکرینگ، به معنای تأمین، انتقال و تحویل سوخت به کشتی هاست؛ موضوعی که شاید در ظاهر فنی و لجستیکی باشد، اما عملاً به یکی از ارکان استراتژیک ژئوپلیتیک انرژی، دیپلماسی منطقه‌ای و حتی پایداری

پیامدهای راهبردی رقابت واشنگتن و پکن در کشتی‌سازی

رقابت چین و آمریکا بر سر ناوگان دریایی جهان

«سراسرآمد» گزارش می‌دهد؛

کشتی‌های حمل گاز طبیعی مایع و کشتی‌های کروز بزرگ فعال است و به تنها کشوری تبدیل شده که هرسه را به‌طور موزی تولید می‌کند. داده‌های منتشرشده توسط دولت چین نشان می‌دهد که تولید کشتی‌سازی این کشور از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ سالانه ۴.۲ درصد رشد داشته و در سال ۲۰۲۴، چین ۵۰.۱ درصد از تولید کشتی‌سازی جهانی و ۶۷.۱ درصد از سفارشات جدید را به خود اختصاص داده است. به همین دلیل ایالات متحده آمریکا، این صنعت چین را به عنوان یک تهدید شناسایی کرده و قصد دارد با آن مقابله کند. دولت دونالد ترامپ راه این مقابله را وضع تعرفه‌های سنگین بر کشتی‌های چینی انتخاب کرده است. در نتیجه به دلیل وضع تعرفه توسط دولت جدید آمریکا، چین کاهش ۱۸ درصدی سفارش‌های ساخت کشتی‌های جدید در نیمه اول سال میلادی را تجربه کرده است. سفارشات ساخت کشتی‌های جدید تحت تأثیر تعرفه‌های وضع‌شده بر کشتی‌های ساخت چین در بنادر ایالات متحده از اکتبر امسال قرار گرفته رشت. بااین‌حال، بسیاری از مالکان بین‌المللی با وجود احتمال افزایش هزینه‌های بنادر ایالات متحده، همچنان به ثبت‌سفارش در یاردهای چینی ادامه داده‌اند. طبق آمار، ۱۳۳ مورد از ۱۹۵ کشتی کانتینری جدید سفارش داده‌شده در نیمه اول سال میلادی، در یاردهای چینی قرارداد بسته‌اند.

پیامدهای راهبردی رقابت کشتی‌سازی

رقابت کشتی‌سازی چین و آمریکا تنها یک رقابت اقتصادی نیست، بلکه به قدرت دریایی، امنیت زنجیره تأمین و نفوذ جهانی گسترده است. برای چین، ادغام CSSC راه را برای افزایش سریع تولید ناوهای جنگی در زمان صلح و جنگ، کنترل بیشتر بر مسیرهای دریایی و تأثیرگذاری بر استانداردها و قیمت‌گذاری جهانی هموار می‌سازد. برای آمریکا، چالش برانگیز است؛ از یک سو همزمان باید صنعت داخلی را بازسازی و شبکه‌ای از متحدان قدرتمند ایجاد کند. این امر مستلزم سرمایه‌گذاری همزمان در زیرساخت و روابط ژئوپلیتیکی، به‌ویژه در منطقه هند-پاسفیک است. در کوتاه‌مدت، برتری چین دست‌نیافتنی خواهد بود؛ ظرفیت تولید عظیم، مزیت هزینه‌ای و ادغام تولید نظامی- غیرنظامی آن را به بازیگر مسلط جهانی بدل کرده است. بااین‌حال، سرمایه‌گذاری مستمر آمریکا و متحدانش همراه با سیاست‌های تجاری هدفمند می‌تواند طی دهه آینده روند را کند یا حتی معکوس کند.

آنچه مسلم است اینکه ادغام CSSC تنها یک معامله



و ممنوعیت پهلوگیری کشتی‌ها می‌شود، همگی چالش‌های جدی این صنعت هستند. یوسفی همچنین بر اهمیت رعایت دقیق استانداردهای بین‌المللی مانند ISO ۸۲۱۷ MARPOL و الزامات IMO ۲۰۲۰ تأکید کرد و افزود: بی‌توجهی به این مقررات می‌تواند به قیمت از دست رفتن جایگاه جهانی یک بندر تمام شود.به باور یوسفی، آینده بانکرینگ نفتی به سمت هوشمندسازی عملیات، استفاده از سوخت‌های سبز (LNG)، متانسول و سوخت‌های کربن‌خشتی) و دیجیتالسازی فرآیندها حرکت می‌کند.

وی گفت: استفاده از فناوری‌هایی چون بلاک‌چین برای ثبت شفاف تراکنش‌ها، اینترنت اشیا برای پایش لحظه‌ای جریان سوخت و هوش مصنوعی برای پیش‌بینی تقاضا، جزو اجزای ضروری آینده رقابتی این صنعت است.

وی با تأکید بر نقش کلیدی دولت در توسعه این صنعت

افزود: بدون سیاست‌گذاری درست، تعیین تعرفه‌های

رقابتی، توسعه اسکله‌های سوخت، زیرساخت‌های ذخیره‌سازی و تسهیل روابط بین الملل، عملاً امکان ورود مؤثر به بازار بانکرینگ وجود ندارد؛ دولت باید ناظر، تسهیل‌گر و پشتیبان باشد؛ نه صرفاً یک بازیگر تماشاچی.

پیامدهای راهبردی رقابت واشنگتن و پکن در کشتی‌سازی

رقابت چین و آمریکا بر سر ناوگان دریایی جهان

تجاری نیست، بلکه یک بیانیه ژئوپلیتیکی است؛ پیامی روشن مبنی بر اینکه پکن قصد دارد نه‌تنها دریاهای، بلکه ابزار صنعتی لازم برای تسلط بر آن‌ها را نیز در اختیار بگیرد. اینکه ایالات متحده بتواند بازگشتی صنعتی رقم بزند یا نه، آینده، توازن قدرت دریایی جهان را تعیین خواهد کرد. از طرف دیگر، بسیاری از کارشناسان باور دارند، در حالی‌که چین با سرعت ظرفیت کشتی‌سازی خود را گسترش می‌دهد، ایالات متحده با چالش بازسازی زیرساخت‌ها و بازیابی نیروی انسانی روبه‌روست. رقابت در این صنعت دیگر تنها اقتصادی نیست، بلکه بخشی از نبرد قدرت میان شرق و غرب است که آینده توازن دریایی جهان و حمل‌ونقل دریایی را رقم خواهد زد.

چشم‌انداز آینده کشتی‌های نظامی چین

برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که نیروی دریایی ارتش چین تا اواسط دهه ۲۰۳۰ بیش از ۴۰۰ کشتی را در اختیار خواهد داشت، درحالی‌که نیروی دریایی آمریکا ۳۰۰ فروند کشتی خواهد داشت. از طرف دیگر، آمار نشان می‌دهد که چین می‌تواند بیش از ۲۰۰ برابر تولید کشتی‌های آمریکا، براساس تناژ، کشتی تولید کند. این بدان معناست که چین نه‌تنها در ظرفیت ساخت کشتی‌های جنگی، بلکه در کشتی‌های بازرگانی با فاصله بسیار از آمریکا پیشی گرفته است. علاوه‌بر این، ظرفیت عظیم کشتی‌سازی به این معنی است که چین تعمیر کشتی‌های آسیب‌دیده در نبرد را بسیار آسان‌تر از آمریکا می‌یابد که برای حفظ ناوگان فعلی خود تلاش می‌کند، چه رسد به اینکه قدرت رزمی خود را در جنگ بازرسازی کند.

توانایی چین را نباید برای تولید انبوه بدنه‌های کشتی‌های تجاری نادیده گرفت. هماظور که مورخ آلفرد تایر ماهان آن را به تصویر می‌کشد، نیروی دریایی زنجیره‌ای است که تولید در داخل را به بنادر خارج از کشور متصل می‌کند. کشتیرانی دریایی و تجاری با هم حلقه اصلی و ضروری در زنجیره نیروی دریایی را تشکیل می‌دهند. آن را بشکنید و کل کشور از هم می‌پاشد. کشتی‌های بازرگانی بار را در زمان صلح حمل می‌کنند و تجارت خارجی را انجام می‌دهند که کشور را ثروتمند می‌کند و به حمایت از نیروی دریایی آن‌ها کمک می‌کند. در زمان جنگ، کشتی‌های تجاری به تجارت ادامه می‌دهند و در عین حال به عنوان کشتی‌نواگان، جابه‌جایی نیروها و تجهیزات جنگی در اطراف مناطق درگیر عمل می‌کنند.

استاد دانشگاه و فعال صنعت تولید و پالایش فرآورده‌های نفتی عنوان کرد:

توسعه «بانکرینگ» الزام ژئوپلیتیک برای ارزآوری و پیشرفت دریاییه

یوسفی، سودآوری بانکرینگ را چندلایه دانست و گفت: از ارزآوری مستقیم، توسعه تجارت بندری، اشتغال‌زایی، انتقال فناوری، افزایش قدرت ژئوپلیتیکی و تعامل دیپلماسی انرژی گرفته تا هم‌افزایی با صنایع پایین‌دستی نفت و گسترش خدمات پشتیبانی دریایی، همگی از مزایای این صنعت برای ایران است.

وی تأکید کرد: اگرچه بانکرینگ منبع پایداری برای درآمد است، اما چالش‌هایی مانند آلودگی زیست‌محیطی، هزینه‌های بالای نگهداری و سرمایه‌گذاری، فشار بر منابع داخلی سوخت و تهدیدات ناشی از تحریم‌ها نیز نباید نادیده گرفته شود؛ کشورهای در این عرصه پیروز خواهند شد که بتوانند بین سود اقتصادی، پایداری زیست‌محیطی و چابکی عملیاتی، تعادل هوشمندانه برقرار کنند.

از دیدگاه این استاد دانشگاه، بانکرینگ نفتی تنها به فروش

سوخت محدود نمی‌شود، بلکه اثرات اقتصادی آن چندلایه

و پایدار است که شامل درآمد ارزی مستقیم و مطمئن،

توسعه تجارت بندری و خدمات جانبی، اشتغال‌زایی

تخصصی در حوزه‌های فنی، آزمایشگاهی و مدیریتی،

هم‌افزایی با صنایع پالایشگاهی و نفتی و افزایش قدرت

ژئوپلیتیکی و دیپلماسی انرژی کشور می‌شود.

وی افزود: کشوری که بتواند بانکرینگ منطقه‌ای را کنترل

کند، عملاً به گلوگاه سوخت‌رسانی کشتی‌های بین‌المللی

تبدیل شده و می‌تواند در معادلات منطقه‌ای و جهانی ایفای

نقش کند.یوسفی در ادامه بر ضرورت نگاه واقع‌بینانه و

غیرشعاری به این صنعت تأکید کرد و گفت: بانکرینگ

اگرچه فرصت اقتصادی مهمی است، اما بدون مدیریت

دقیق، می‌تواند خساراتی به‌مراتب بزرگ‌تر ایجاد کند.

وی مهم‌ترین ریسک‌های فنی، زیست‌محیطی و اقتصادی

این حوزه را به شرح زیر بیان کرد: آلودگی سوخت و

مغایرت با استانداردهای ISO ۸۲۱۷ (خطر آسیب به موتورها و

فیلترها)، اختلاف حجمی بین سوخت سفارش داده‌شده و

تحویل (به علت تغییرات حرارتی یا تقلب)، ریسک‌های

ایمنی مانند آتش‌سوزی و نشتی، نقض الزامات گوگردی

IMO ۲۰۲۰.

یوسفی سه محور کلیدی را برای تبدیل شدن به بازیگر مؤثر

بانکرینگ دانش فنی و شناخت انواع سوخت‌های دریایی

و موتورهای کشتی‌ها، لجستیک پیشرفته شامل مخازن،

اسکله سوختی، ناوگان دریایی و پشتیبانی دقیق و انطباق

کامل با استانداردهای بین‌المللی ایمنی، محیط زیست و

کیفی دانست.