

لزوم عبور فوری مکانیزاسیون آبی‌ پروری از سنتی به فناوری



رئیس گروه مدیریت و ترویج فناوری سازمان شیلات ایران با تأکید بر اینکه «مقاومت در برابر فناوری شکست خورده است»، خواستار گذار فوری از شیوه‌های سنتی به سیستم‌های صنعتی و هوشمند شد.کارگاه آموزشی – ترویجی مکانیزاسیون در آبی‌ پروری با حضور بیژن سیدعلیخانی، رئیس گروه مدیریت و ترویج فناوری سازمان شیلات ایران در اهواز برگزار شد. این کارگاه با هدف ارتقای دانش فنی پرورش دهندگان و ترویج فناوری‌های نوین در صنعت آبی‌پروری برگزار شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد ، سیدعلیخانی در این کارگاه با اشاره به کاهش منابع آب شیرین و افزایش جمعیت کشور گفت: برای تأمین پروتئین جامعه، ناگزیر هستیم از شیوه‌های سنتی فاصله بگیریم و به سمت سیستم‌های مدرن‌تر و صنعتی‌تر حرکت کنیم.

وی افزود: امروز مهم‌ترین مسئله در بخش آبی‌پروری کشور این است که تولیدکنندگان بتوانند با مصرف آب کمتر، تولیدات بیشتری داشته باشند و در عین حال هزینه‌های مربوط به آب، انرژی و نیروی انسانی را کاهش دهند.

رئیس گروه فناوری شیلات ایران با اشاره به سهم استان خوزستان در تولید آب‌زیان کشور اظهار کرد: خوزستان حدود ۴۰ تا ۴۵ درصد تولید آب‌زیان کشور را به خود اختصاص داده و نقش ویژه‌ای در آینده آبی‌پروری دارد. فناوری باید در این استان نقش پررنگ‌تری ایفا کند.وی با بیان اینکه تولید متراکم مستلزم صرف هزینه‌های بالاست، گفت: تولید استان عمدتاً شامل ماهیان گرمابی و در سیستم‌های نیمه‌متراکم انجام می‌شود. برای افزایش تولید در واحد سطح، باید زیرساخت‌های صادراتی تسهیل و قوانین حمایتی برای تولیدکنندگان وضع شود.

سیدعلیخانی همچنین بر نقش دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی در توسعه فناوری تأکید کرد و افزود: دانشگاه‌های می‌توانند با هدایت پایان‌نامه‌ها و پروژه‌های پژوهشی به سمت مسائل آبی‌ پروری، مسیر حرکت پرورش دهندگان به‌سوی تکنولوژی راهموار کنند. وی با اشاره به روند هوشمندسازی مزارع گفت: اگرچه تلاش‌هایی برای اتوماسیون تجهیزات صورت گرفته، اما اتصال این تجهیزات به نرم‌افزارهای هوشمند که بتوانند داده‌ها را تحلیل و ثبت کنند، هنوز در کشور اجرایی نشده است.

وی با تأکید بر اینکه مقاومت در برابر فناوری شکست خورده است، تصریح کرد: گونه غالب پرورشی در خوزستان کپورماهیان هستند که نیاز به تغذیه دستی دارند. استفاده از خوراک‌پاش‌های اتوماتیک می‌تواند هزینه خس‌راک را کاهش و ضریب تبدیل غذایی را بهینه کند.

جشنواره میگوگامی برای ترویج فرهنگ بومی و معرفی ظرفیت‌های اقتصادی دریا



اولین و بزرگ‌ترین جشنواره میگو، فرهنگ و اقتصاد دریا با هدف معرفی ظرفیت‌های شیلاتی جزیره و حمایت از صیادان و فعالان صنایع غذایی دریایی در بندر تاریخی در گهان برگزار شد. در این رویداد، برنامه‌هایی متنوع از جمله مراسم عزاء، جشنواره غذاهای محلی، آموزش آشپزی با میگو، نقاشی و سرگرمی ویژه کودکان، اجرای موسیقی سنتی عود، نمایشگاه عکس در گهان و تقدیر از قهرمانان واقعی دریا اجرا شد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ادریس راموز در این مراسم برگزارزی نخستین جشنواره میگو را گامی در جهت ترویج فرهنگ بومی و معرفی ظرفیت‌های اقتصادی دریا دانست و گفت: میگو تنها یک محصول دریایی نیست، بلکه بخشی از هویت و زندگی مردم جنوب است. هدف از برگزاری این جشنواره، معرفی توانمندی‌های مردمان دریا و ایجاد پیوند میان اقتصاد محلی و گردشگری فرهنگی است.

ادریس راموز با اشاره به نقش مشارکت مردمی در شکل‌گیری این رویداد افزود: جشنواره میگو با همراهی جامعه محلی، هنرمندان و فعالان حوزه شیلات شکل گرفت و نشان داد که توسعه پایدار در قشم بدون اتکا به مردم محکن نیست و از همه فعالان و زحمت‌کشان این عرصه تشکر میکنم.

رئیس گروه اقتصاد دریا– مر تفضی فاخری –

حمل‌ونقل دریایی به عنوان شریان اصلی تجارت بین‌الملل، نقشی بی‌بدیل در پیوند اقتصادهای ملی به شبکه جهانی تولید و مصرف ایفا می‌کند. این عرصه، فراتر از یک صنعت صرفاً اقتصادی، به عاملی راهبردی در تأمین امنیت ملی و تضمین جریان پایدار کالاهای اساسی بدل شده است. در این میان، موقعیت ژئوپلیتیک منحصربه‌فرد ایران در کریدورهای ترانزیتی شمال–جنوب و شرق–غرب، فرصتی تاریخی را برای کشور فراهم کرده تا با توسعه توانمندی‌های بومی، نه‌تنها نیازهای داخلی را مرتفع سازد، بلکه به بازیگری تأثیرگذار در معادلات منطقه‌ای تبدیل شود. در این چارچوب، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان نماد عینی خوداتکایی و پیشگام عرصه دریا، مسئولیت خطیری اتصال بنادر ملی به شبکه ملی‌های بین‌المللی و حفظ استمرار تجارت خارجی را برعهده دارد.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطبئی تحلیلی به بررسی عملکردها و راهبردهای گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در شرایط تحریم و حضور در بازارهای جهانی پرداخته است، نگارنده در این مطلب با نگاهی به تأثیرگذاری تحریم‌ها بر صنعت حمل‌ونقل ایران، راهبردهای کلان و عوامل موفقیت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی را رصد کرده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

عملکرد این شرکت در سال‌های اخیر در بستتری از دوچالش عمده شکل گرفته است: از یک سو، فشار فزاینده تحریم‌های بین‌المللی که دسترسی به فناوری، بازارهای مالی و تعمیرگاه‌های بین‌المللی را با محدودیت‌های جدی مواجه ساخته و از س‌وی دیگر، رکود قابل توجه بازار جهانی کشتیرانی که با کاهش ۴۵ تا ۵۵ص‌دی نرخ کرایه‌های کانتینری همراه بوده است. نوشته پیش‌رو در پی آن است تا با واکاوی راهبردها و اقدامات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به این پرسش محوری پاسخ دهد که این شرکت چگونه و با چه مکانیسمی توانسته است نه‌تنها در این شرایط پرفشار به بقای خود ادامه دهد، بلکه در شاخص‌های کلانی چون حمل کانتینر، بار فله و توسعه ناوگان شاهد ثبت رشد باشد.

تأثیر تحریم‌ها بر صنعت حمل‌ونقل ایران

تحریم‌های بین‌المللی به عنوان یک متغیر بیرونی پیچیده، تأثیری چندپلایه بر صنعت حمل‌ونقل ایران گذاشته و آن را



در معرض آزمونی سخت قرار داده است. این محدودیت‌ها نه‌تنها دسترسی به بازارهای مالی و فناوری‌های روز را مسدود کرده، بلکه زنجیره تأمین قطعات، خدمات بیمه‌ای و حتی تردد شناورها در مسیرهای بین‌المللی را با چالش‌های عملیاتی جدی مواجه ساخته است. در چنین فضایی، صنعت کشتیرانی ایران ناگزیر به بازتعریف راهبردهای خود بر محور مقاومت و خوداتکایی بوده است. همزمان، صنعت کشتیرانی جهانی نیز با چالش‌های ساختاری خاص خود دست به گریبان است؛ از جمله مازاد ظرفیت ناوگان و کاهش شدید نرخ کرایه‌های کانتینری که در سال‌های اخیر تا مرز ۵۵ص‌دی نیز رسیده و سودآوری بسیاری از اپراتورهای جهانی را تحت تأثیر قرار داده است. این دوگانگی فشار، یعنی تحریم‌های خاص از یک سو و رکود بازار از سوی دیگر، فضای منحصربه‌فردی را برای مطالعه راهبردهای بقا و رشد ایجاد کرده است.

در پاسخ به این چالش‌های دوگانه، شرکت‌های کشتیرانی دولتی در سطح جهان عمدتاً بر راهبرد توسعه و نوسازی ناوگان متمرکز شده‌اند. این راهبرد معمولاً در دو محور «جوان‌سازی ناوگان» برای کاهش میانگین سنی شناورها و بهبود بهره‌وری سوخت و «تنوع‌بخشی به ترکیب ناوگان» برای انعطاف‌پذیری بیشتر در برابر نوسانات بازار تعریف می‌شود. بااین حال، اجرای این راهبرد برای شرکت‌های تحت تحریم که از دسترسی به بازارهای بین‌المللی تأمین مالی و ساخت شناور محروم هستند، مستلزم یافتن راهکارهای بومی و مبتنی بر توان داخلی است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که موفقیت در این مسیر، علاوه‌بر تأمین مالی داخلی، منوط به توسعه زنجیره تأمین قطعات، ارتقای توان مهندسی و تعمیراتی و در مجموع، ایجاد یک اکوسیستم خودکفا در صنعت دریایپاه است.

مقایسه با شرکت‌های مشابه در شرایط مشابه

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن رتبه هفدهم در میان بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی کانتینری جهان، موقعیتی بی‌نظیر را در منظره رقابتی این صنعت به خود اختصاص داده است. این جایگاه نه‌تنها نشان‌دهنده مقیاس قابل‌توجه عملیاتی آن بوده، بلکه تثبیت‌کننده رهبری بلامنازع آن در منطقه است. سنجایی و حفظ این موقعیت در شرایطی صورت پذیرفته که شرکت‌های کشتیرانی در اقتصادهای مشابه، عمدتاً با چالش‌های ساختاری مانند محدودیت دسترسی به بازارهای سراسریا و فناوری‌های روز روبه‌رو هستند. مقایسه با این شرکت‌ها نشان می‌دهد

«سراسرآمد» بررسی کرد؛

راهبردهای کشتیرانی جمهوری اسلامی

ایران در شرایط تحریم

مقایسه گروه کشتیرانی با شرکت‌های مشابه در شرایط مشابه

کریدورهای ترانزیتی» به عنوان عامل کلیدی موفقیت عمل کرده است. سرمایه‌گذاری هدفمند در بندر استراتژیک چابهار و پیش‌بینی رشد ۴۸ص‌دی عملیات کانتینری در این بندر، موقعیت شرکت را در کریدور بین‌المللی شمال–جنوب تقویت کرده است. این راهبرد، همسو با مزیت‌های جغرافیایی ایران و نیازهای بازارهای منطقه‌ای شکل گرفته و امکان بهره‌برداری از فرصت‌های جدید تجاری را فراهم ساخته است. ترکیب این راهبردها در کنار تأمین ۸۰ص‌د نیازهای ناوگان از تولید داخلی، الگویی موفق از توسعه درون‌زا را در شرایط تحریم به نمایش گذاشته است.

چالش‌ها و محدودیت‌ها

باوجود دستاوردهای قابل توجه، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در مسیر توسعه خود با چالش‌های ساختاری متعددی روبه‌روست. تداوم و احتمال تشدید تحریم‌های بین‌المللی، دسترسی به فناوری‌های روز، بازارهای مالی و شبکه‌های جهانی لجستیک را با محدودیت‌های جدی مواجه ساخته است. این محدودیت‌ها در کنار رکود مستمر بازار جهانی کشتیرانی و کاهش محسوس نرخ کرایه‌ها، فضای نااطمینانی پایدار را ایجاد کرده که برنامه‌ریزی بلندمدت و جذب سرمایه‌گذاری خارجی را با دشواری مواجه می‌سازد.

در بعد داخلی، کپولت ناوگان با میانگین سنی ۱۹سال به عنوان یک چالش عملیاتی جدی، هزینه‌های تعمیر و نگهداری را افزایش داده و بهره‌وری سوخت را کاهش داده است. اگرچه راهبرد نوسازی ناوگان در دست اجراست، اما محدودیت در تأمین مالی پروژه‌های کلان و وابستگی به منابع داخلی، سرعت اجرای این برنامه را تحت تأثیر قرار داده است. همچنین ضرورت تداوم سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بندری و لجستیکی هماهنگ با رشد ناوگان، به عنوان یکی دیگر از الزامات اساسی پیش روی شرکت قرار دارد.

جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

بررسی عملکرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نشان می‌دهد این شرکت با به‌کارگیری راهبردهای درون‌زا و توسعه زیرساخت‌های داخلی، نه‌تنها در شرایط تحریم و رکود جهانی تساب‌آوری خود را حفظ کرده، بلکه در بخش‌های کلیدی همچون حمل کانتینسر، بارهای فله و فعالیت در دریای خزر به رشد مثبت دست یافته است. دستیابی به رتبه هفدهم جهانی، حذف وابستگی به دریانوردان خارجی و افزایش سهم در کریدورهای بین‌المللی، از جمله دستاوردهای مهم این دوره محسوب می‌شوند.

برای تداوم این موفقیت‌ها، شتاب‌بخشی به نوسازی ناوگان، تنوع‌بخشی به خدمات در کریدورهای جدید و افزایش سهم در بازارهای منطقه‌ای از طریق توسعه همکاری‌های بین‌المللی پیشنهاد می‌شود. همچنین انجام مطالعات آینده در زمینه به‌کارگیری فناوری‌های دیجیتال، تحلیل راهبردهای کشتیرانی‌های موفق منطقه‌ای و بررسی الگوهای نوین تأمین مالی در شرایط تحریم، می‌تواند زمینه‌ساز ارتقای جایگاه رقابتی شرکت در صحنه بین‌المللی باشد.

در بچه

باهدف بررسی و تصویب نهایی اصلاحات جدید ضمیمه ششم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها:

نشست فوق‌العاده کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی در لندن آغاز به کار کرد



نشست فوق‌العاده کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی (MEPC/ES.۲) باهدف بررسی و تصویب نهایی اصلاحات جدید ضمیمه ششم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL Annex VI) و تصمیم‌گیری درخصوص چارچوب «خالص صفر» (IMO Net-Zero Framework) از روز سه‌شنبه ۲۲ مهرماه ۱۴۰۴ در مقر آی‌مو در لندن آغاز به کار کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، این نشست در ادامه تصمیمات هشتاد و سومین اجلاس کمیته حفاظت از محیط زیست

دریایی (MEPC.۷۲) در اردیبهشت‌ماه سال جاری برگزار می‌شود. نشستی که طی آن پیش‌نویس اصلاحیه‌ای جدید مبنی بر اعمال مقررات الزام‌آور برای دریافت مالیات از انتشار کربن ناشی از سوخت کشتی‌ها به‌عنوان بخشی از چارچوب خالص صفر به تصویب رسید. بر همین اساس، مقرر شده بود نشست فوق‌العاده‌ای در اواخر مهرماه برای تصویب نهایی مقررات (Adoption) و تدوین روش‌های اجرایی آن برگزار شود. نشست فوق‌العاده MEPC/ES.۲ با مشارکت نمایندگان کشورهای عضو، سازمان‌های بین‌المللی، نهادهای غیردولتی مشاورتی و نمایندگان صنعت حمل‌ونقل دریایی آغاز به کار کرده است.

سید علی موسوی سفیر و نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز به دلیل اهمیت موضوع در نخستین روز نشست فوق‌العاده حضور یافت و نمایندگان اعزامی سازمان بنادر و دریانوردی با مشارکت فعال در مذاکرات، دیدگاه‌ها و مواضع سازمان را تبیین کردند. بیانیه رسمی جمهوری اسلامی ایران در نخست نشست توسط آقای پوریا کولیوند، نماینده سازمان بنادر و دریانوردی و معاون نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی در آی‌مو قرائت شد.ایران ضمن حمایت از تلاش‌های جهانی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، نگرانی خود را از تأثیرات نامتناسب و ناعادلانه این اقدامات بر کشورهای در حال توسعه اعلام کرد و پیشنهادهایی برای ایجاد سازوکارهای مالی، حمایت از کشورهای کمتر توسعه‌یافته و همکاری‌های فنی بین‌المللی ارائه داد. به‌منظور تبیین مواضع کشور و آماده‌سازی مشارکت مؤثر در این نشست، سازمان بنادر و دریانوردی با محوریت اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی، جلسات متعددی با حضور نمایندگان دستگاه‌ها و نهادهای ذی‌ربط از جمله شرکت‌های کشتیرانی، مؤسسات رده‌بندی، شرکت‌های تابعه و وزارت نفت، سازمان حفاظت محیط‌زیست، اتحادیه مالکان کشتی‌های ایرانی و انجمن صنفی دریانوردان تجاری برگزار کرده است. بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، هیأت اعزامی جمهوری اسلامی ایران متشکل از نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به‌صورت حضوری در اجلاس شرکت کرده و تا پایان نشست، به‌صورت فعال در کمیته‌های تخصصی و مذاکرات فنی حضور خواهند داشت.