



مدیر کل شیلات استان بوشهر گفت: امسال این استان با تولید بیش از ۳۰ هزار تن میگوی پرورشی، همچون سنوات گذشته، جایگاه نخست را در تولید این محصول راهبردی در کشور دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، عقیل امینی در نشست هماهنگی اجرای تفاهم نامه همکاری شیلات بوشهر با اشاره به ظرفیت ها و توانمندی های شاخص استان در حوزه شیلات و آبی پروری گفت: استان بوشهر امسال با تولید بیش از ۳۰ هزار تن میگوی پرورشی، همچون سنوات گذشته جایگاه نخست را در تولید این محصول راهبردی در کشور دارد. مدیرکل شیلات استان بوشهر همچنین با اشاره جایگاه پرورش ماهی در قفس در اقتصاد دریا محور گفت: در حال حاضر ظرفیت اسمی تولید ماهی دریایی در طرح های پرورش ماهی در قفس استان به ۱۴ هزار و ۲۵۰ تن رسیده است.

عقیل امینی در ارتباط با میزان صید آبیان از خلیج فارس گفت: سالانه بیش از ۶۵ هزار تن انواع آبیان توسط صیادان استان بوشهر صید می گردد.

وی با اشاره به تولیدات شیلاتی استان افزود: بهره گیری از ظرفیت حمل و نقل هوایی برای جابه جایی سریع و ایمن آبیان، به ویژه محصولات با ارزش افزوده بالا، نقش بسزایی در حفظ کیفیت، توسعه بازارهای داخلی و خارجی و افزایش رقابت پذیری تولیدات شیلاتی استان ایفا می کند. مدیر کل شیلات استان بوشهر با تأکید بر اهمیت اجرایی شدن تفاهم نامه منعقدشده تصریح کرد: در چارچوب این همکاری، زمینه توسعه تعاملات مشترک، تسهیل فرآیند حمل محصولات شیلاتی، حمایت از زنجیره تولید و تقویت زیرساخت های صادراتی استان فراهم خواهد شد و از شرکت هواییابی اطلس ایر برای سرمایه گذاری در حوزه آبی پروری، به ویژه پرورش ماهی در قفس دعوت به عمل آمده است.

امینی ادامه داد: توسعه این همکاری ها می تواند منجر به افزایش بهره وری، رشد صادرات غیر نفتی، ایجاد اشتغال پایدار و تحقق اهداف اقتصاد دریا محور در استان بوشهر شود.

در پایان این نشست، مقرر شد لیست قیمت های حمل و نقل هوایی آبیان دریایی شامل ارسال به مقاصد داخلی و خارجی تهیه و همچنین مسیرهای هوایی مورد نیاز استان برای جابه جایی محصولات شیلاتی احصا و برای برنامه ریزی و تصمیم گیری نهایی ارائه شود.



تولید خوراک استاندارد آبیان در قزوین با حمایت شیلات استان قزوین، مسیر توسعه پایدار و افزایش بهره وری را تقویت می کند.

به گزارش اقتصادسرآمد از روابط عمومی سازمان شیلات ایران، در جریان بازدید از یک واحد تولیدی در شهرک صنعتی خرمدشت تاکستان، بر اهمیت تولید خوراک استاندارد آبیان در توسعه پایدار صنعت آبی پروری استان تأکید شد.

مهری محمودی هدف از این بازدید را بررسی وضعیت تولید، ارزیابی فرآیندهای کاری و ارائه مشاوره های فنی برای ارتقای کیفیت محصولات عنوان کرد و افزود: حمایت از واحدهای توانمند در حوزه تولید خوراک آبیان از اولویت های شیلات استان قزوین است و این حمایت ها با هدف افزایش بهره وری، کاهش هزینه های تولید و ارتقای کیفیت ادامه خواهد داشت.

کارخانه «نگین دانه الماس» با ظرفیت تولید سالانه ۲۴ هزار تن، انواع خوراک آبیان شامل خوراک ماهیان سردابی، گرمابی، خاویاری، میگو و جیرمهای تخصصی در سایزهای مختلف از جمله GFT و FF۲۲ را تولید می کند. در این واحد تولیدی از نهاده ها و مواد اولیه باکیفیت و دارای آنالیز استاندارد استفاده می شود و محصولات نهایی در اختیار بهره برداران صنعت آبی پروری، به ویژه پرورش دهندگان ماهی قزل آلا و میگو در استان قزوین و همچنین استان های جنوبی کشور قرار می گیرد.



هزینه نسبتاً پایین است که امکان اقتصاد مقیاس را فراهم کرده و قیمت کالاهای اساسی، محصولات تولیدی و موادخام را کاهش می دهد.

در دنیای امروز بخش قابل توجهی از تجارت کالایی جهان از طریق دریا انجام می شود و هر گونه تغییر در قواعد حاکم بر این صنعت، به طور مستقیم بر هزینه حمل، قیمت تمام شده کالاها، رقابت پذیری بنادر و مسیرهای تجاری اثر می گذارد. از این منظر، مقررات جدید سال ۲۰۲۶ را باید بخشی از تلاش جهانی برای «ایمن سازی، سبزسازی و هوشمندسازی» کشتیرانی دانست؛ تلاشی که هدف آن تضمین پایداری بلندمدت این بخش حیاتی از اقتصاد جهان است.

**تأثیر راهبردی و اقتصادی کشتیرانی جهان**
از نظر اقتصادی، تأثیر این بخش خیره کننده است. هرچند آسیب پذیری ها در برابر تنش های ژئوپلیتیکی و اختلالات تأمین ادامه دارد، بااین حال، برای کشورهای در حال توسعه، دسترسی به شبکه های دریایی حیاتی است زیرا سرمایه جهانی را جذب کرده و با ادغام آن ها در بازارهای بین المللی، رشد اقتصادی را تقویت می کند.
بازارهای نوظهور به کشتیرانی برای صادرات منابع و واردات فناوری وابسته اند و این امر اشتغالزایی در بنادر، لجستیک و صنایع مرتبط را حمایت می کند.
از منظر استراتژیک، حمل و نقل دریایی تاب آوری تجارت جهانی را افزایش می دهد. توانایی آن در سازگاری با تقاضاهای متغیر- مانند دوران همه گیری یا درگیری ها- آن را به عنوان تسهیل کننده کلیدی رفاه قرار می دهد کارایی این بخش روندهایی مانند تولید به موقع را پیش برده و هزینه های موجود را برای کسب و کارهای جهانی کاهش داده است. بااین حال، این وابستگی اقتصادها را در برابر ریسک هایی مانند دزدی دریایی، رویدادهای جوی یا تغییرات مقرراتی آسیب پذیر می کند و توسعه پایدار زیرساخت ها و فناوری کشتیرانی را به اولویت ژئوپلیتیکی تبدیل می نماید.

براساس ترجمه اختصاصی روزنامه «اقتصاد سرآمد» از

**سختگیر** **گروه کشتیرانی** – در آستانه سال ۲۰۲۶، صنعت کشتیرانی جهان با یکی از

گسترده ترین و عمیق ترین موج های مقرراتی دهه های اخیر مواجه است؛ موجی که طیف متنوعی از الزامات ایمنی، زیست محیطی، آموزشی، سوخت، ساخت وساز و گزارش دهی را به صورت الزام آور یا داوطلبانه وارد چرخه اجرا می کند. دستور کار نظارتی اعلام شده از سوی سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) و کنوانسیون های کلیدی دریایی همچون، SOLAS، MARPOL و STCW، نه تنها استانداردهای فنی کشتیرانی را ارتقا می دهد، بلکه پیامدهای اقتصادی و راهبردی مهمی برای تجارت جهانی، زنجیره های تأمین و سرمایه گذاری در حمل و نقل دریایی به همراه دارد.

به گزارش «اقتصاد سرآمد»، براساس گزارش های اخیر منتشر شده از سوی پایگاه خبری تخصصی TradeWinds News، تعداد زیادی از الزامات اجباری و داوطلبانه تحت کنوانسیون های دریایی بین المللی در سال جدید میلادی لازم الاجرا می شوند؛ الزامات، مقررات و دستورالعمل هایی که حوزه های مختلفی از جمله ایمنی، حفاظت زیست محیطی، آموزش، سوخت، ساخت وساز و گزارش دهی را در بر می گیرند. این تغییرات که عمدتاً از ژانویه، جولای و سپتامبر سال ۲۰۲۶ اجرایی می شوند و براساس گزارش های منتشر شده هدف از اجرایی شدن این الزامات و مقررات، تقویت ایمنی کشتی ها، کاهش اثرات زیست محیطی و تضمین رفاه خدمه است.

حمل و نقل دریایی صرفاً یک شیوه جابه جایی نیست، بلکه ستون فقرات اقتصاد جهانی است و جابه جایی کالاهایی را تسهیل می کند که تجارت بین المللی و رفاه را پشتیبانی می کنند. بیش از ۸۰ تا ۹۰ درصد حجم تجارت جهانی از طریق مسیرهای دریایی انجام می شود و این شیوه را برای زنجیره های تأمین که تولیدکنندگان را به مصرف کنندگان در قاره های مختلف متصل می کند، ضروری می سازد. این برتری ناشی از کارایی کشتیرانی در حمل حجم های بزرگ در مسافت های طولانی با

«سرآمد» از اجرای الزامات IMO و SOLAS در سال جدید

میلادی گزارش می دهد؛

# «۲۰۲۶» سال پوست اندازی در کشتیرانی جهان!

**چشم انداز اجرای مقررات جدید کشتیرانی در میانه تنش های اقتصادی**

بخش مهمی از مقررات ۲۰۲۶ به سوخت و حفاظت از محیط زیست اختصاص دارد؛ از الزام گزارش دهی سوخت های ناسازگار و کانتینرهای گم شده در دریا گرفته تا فشارهای فراینده برای حذف کشتی های تک بدنه در مناطق حساس مانند قطب شمال. این روند، پیام روشنی برای بازار دارد: آینده کشتیرانی به سمت اداره ذی ربط، می تواند فرصت های اقتصادی جدیدی بیشتر در زنجیره تأمین انرژی دریایی حرکت می کند.

در این چارچوب، تصمیم جولای ۲۰۲۶ مبنی بر امکان استفاده کشتی های حمل گاز از محموله های غیرگازی به عنوان سوخت (با رعایت سطح ایمنی معادل و تأیید اداره ذی ربط)، می تواند فرصت های اقتصادی جدیدی برای بهینه سازی مصرف سوخت و کاهش هزینه ها ایجاد کند؛ هرچند مستلزم سرمایه گذاری در فناوری و اخذ گواهینامه های جدید است.

اجرای الزامات آموزشی جدید STCW، به ویژه گنجاندن آموزش های مرتبط با پیشگیری از خشونت، آزار و قلدری، نشان می دهد که سرمایه انسانی به عنوان یکی از ارکان بهره وری و ایمنی کشتیرانی مورد توجه جدی قرار گرفته است. نیروی کار آموزش دیده و ایمن، نه تنها ریسک های عملیاتی را کاهش می دهد، بلکه به بهبود تصویر اجتماعی و جذابیت این صنعت برای نسل های جدید کمک می کند.

برخی تحلیلگران معتقدند که اصلاحات آیین نامه فنی، شفاف سازی تمديد گواهینامه موتور و اجرای کمپین های بازرسی متمرکز در سال ۲۰۲۶، فشار نظارتی بر مالکان و اپراتورها را افزایش می دهد. بااین حال، در سطح کلان، این اقدامات به همسان سازی استانداردها، جلوگیری از رقابت ناسالم و ایجاد زمین بازی برابر در بازار جهانی کشتیرانی منجر می شود. مقررات جدید پیش بینی شده برای سال ۲۰۲۶ را باید فراتر از مجموعه ای از الزامات فنی دید. این قوانین بخشی از راهبرد جهانی برای حفظ نقش راهبردی حمل و نقل دریایی در اقتصاد جهان، افزایش ایمنی و تاب آوری زنجیره های تأمین، و همزمان حرکت به سوی کشتیرانی پاک و پایدار هستند. برای کشورهای شرکت های کشتیرانی و سرمایه گذاران، سال ۲۰۲۶ آزمونی جدی است. یا با برنامه ریزی، نوسازی ناوگان و انطباق هوشمندانه، از این تحول به عنوان فرصت استفاده کنند یا با هزینه های عقب ماندگی مقرراتی و کاهش سهم بازار مواجه شوند.

پایگاه خبری TradeWinds News، سرمایه گذاری در بنادر و ناوگان نیز نه تنها تولید ناخالص داخلی را افزایش می دهد، بلکه تأمین انرژی، امنیت غذایی و رقابت پذیری صنعتی را تضمین می کند؛ به ویژه برای کشورهای محصور در خشکی یا جزیره ای که به دسترسی دریایی وابسته اند. در این میان مقررات ۲۰۲۶ نقطه عطفی برای صنعت کشتیرانی است که چالش های اقتصادی را با فرصت هایی برای پیشرفت استراتژیک ترکیب می کند.

در حالی که هزینه های رعایت در کوتاه مدت حاشیه سود را تحت فشار قرار می دهد، دیدگاه بلندمدت مسیری به سمت تاب آوری، پایداری و سودآوری آشکار می سازد. به نهادینه کردن استانداردهای ایمنی و زیست محیطی، این قوانین نقش صنعت در تجارت جهانی را حفظ و آن را در برابر تغییرات آب و هوایی و ژئوپلیتیکی به عنوان محرک رفاه اقتصادی تضمین می کنند. در چنین شرایطی مالکان کشتی باید برنامه ریزی استراتژیک را در اولویت قرار دهند سرمایه گذاری در فناوری، آموزش و شراکت ها- تا از این دوران عبور کنند و موانع مقرراتی را به مزیت های رقابتی تبدیل نمایند. همانطور که اقتصاد جهانی به دریاهای کارآمد وابسته است، برنامه ۲۰۲۶ تأکید می کند که کشتیرانی پایدار نه تنها یک الزام، بلکه یک ضرورت اقتصادی است.

**چشم انداز الزامات جدید جهانی برای کشتیرانی**

اجرای همزمان اصلاحات گسترده در ژانویه ۲۰۲۶، نقطه آغازین تحول محسوب می شود. الزام نصب سنسورهای الکترونیکی در کشتی های قایق ها و جلیقه های نجات، الزامات نوین ایمنی کانتینری و فلهر جدید، تشدید مقررات مربوط به قایق ها و جلیقه های نجات، الزامات نوین ایمنی آتش برای کشتی های حامل وسایل نقلیه و حفاظت از ایستگاه های کنترل، همگی نشان دهنده افزایش حساسیت نهادهای بین المللی نسبت به جان خدمه، ایمنی محموله و کاهش ریسک حوادث پر هزینه در دریاست. از منظر اقتصادی، هرچند این الزامات هزینه های سرمایه ای و عملیاتی مالکان کشتی و کشتی سازان را افزایش می دهد، اما در بلندمدت با کاهش سوانح، خسارات بیمه ای و وقعه در زنجیره تأمین، به ثبات و پیش بینی پذیری بازار حمل و نقل دریایی کمک خواهد کرد.

در بچه



دبیرکل انجمن کشتیرانی:

## سرمایه گذاری جدید در زیرساخت های بندری مورد نیاز نیست

**سختگیر** دبیرکل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته با تأکید بر اینکه سرمایه گذاری جدید در زیرساخت های بندری مورد نیاز نیست، بر لزوم استفاده از ظرفیت های بدون استفاده بنادر تأکید کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود پل مه به ایرنا اظهار داشت: در حوزه زیرساخت های بندری، نیاز به سرمایه گذاری جدید نداریم، بلکه باید توانیم زیرساخت های موجود را حفظ و نگهداری کرده و توسعه دهیم، ضمن اینکه هم اکنون بخشی از ظرفیت بسیار بالای بنادر کشور مورد استفاده قرار نمی گیرد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته ادامه داد: سایر سرمایه گذاری های مورد نیاز در صنعت دریایی، با مدیریت صحیح میدانی این قابلیت را دارد که به جای مطالبه وام و تسهیلات برای خرید کشتی، صرفاً با تسهیل اداری و مالی برای فعالان این حوزه بتوانند از منابع خود و شرکای خارجی برای توسعه فعالیت های دریایی استفاده کنند؛ موضوعی که هیچ هزینه ای برای کشور و دولت به دنبال ندارد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته تأکید کرد: دولت می تواند تسهیلگر ایجاد روابط مالی، بانکی و مالیاتی در این حوزه باشد.

پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته با اشاره به برگزاری پنجمین همایش توسعه دریا محور، حکمرانی و سرمایه گذاری در اواخر امسال که با شعار «از سند تا ساحل؛ راهبردهای توسعه پایدار» برگزار می شود، افزود: با شرایط فعلی اقتصادی کشور که متکی به دراست، به منظور استفاده بهینه از مزیت های دریایی نیازمند سرمایه گذاری، حمایت های تقنینی، آیین نامه های اجرایی در راستای تسهیل کسب و کار و همچنین مشارکت فعالانه بخش خصوصی بازمی گردد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته خاطر نشان کرد: همه این موارد در همایش مذکور دیده شده تا به نقشه راهی برای دستیابی به مزیت های حداکثری اقتصاد دریایی برسیم.

به گزارش ایرنا، پنجمین نمایش ملی و نمایشگاه جانبی توسعه دریا محور، حکمرانی و سرمایه گذاری، بزرگترین گردهمایی سالانه مدیران، کارشناسان، سرمایه گذاران و فعالان صنایع دریایی و بندری کشور در بخش خصوصی است. این رویداد بستری برای تبادل دانش معرفی فناوری ها و ارائه فرصت های سرمایه گذاری در حوزه های حمل و نقل دریایی، بنادر، لجستیک و توسعه منطقه ساحلی فراهم می کند.

چشم انداز دریا محور، رقابت های منطقه ای، امنیت دریایی، تاب آوری اقتصادی، زنجیره تأمین جهانی – رویکردهای نو، سرمایه گذاری انسانی توانمند، نظام های تأمین مالی و سرمایه گذاری و زنجیره ارزش اقتصاد آبی، محورهای کلیدی این رویداد هستند.

بازتاب



با هدف ارتقای ایمنی ناوبری و تحقق سیاست های کلی دریا محور صورت گرفت؛

## امضای تفاهم نامه همکاری سازمان های بنادر و دریانوردی و نقشه برداری

**سختگیر** تفاهم نامه همکاری میان سازمان نقشه برداری کشور و سازمان بنادر و دریانوردی با هدف توسعه همکاری های فنی و تخصصی در حوزه داده های مکانی و دریایی، ارتقای ایمنی ناوبری و تحقق

سیاست های کلی توسعه دریا محور کشور به امضا رسید.

به گزارش اقتصادسرآمد از سازمان نقشه برداری کشور، تفاهم نامه همکاری میان سازمان نقشه برداری کشور و سازمان بنادر و دریانوردی، روز سه شنبه ۱۶ دی ماه، به حضور اسکندر صیدیایی رئیس سازمان نقشه برداری کشور، سعید رسولی مدیرعامل سسازمان بنادر و دریانوردی و جمعی از معاونان و مدیران ۲ دستگاه، در سالن شهدای سازمان نقشه برداری کشور به امضا رسید. صیدیایی در این مراسم امضای این تفاهم نامه را گامی مهم و ارزشمند در مسیر تقویت همکاری های بین بخشی دانست و گفت: توسعه هم افزایی میان دستگاه های اجرایی، زمینه ساز بهره گیری موثرتر از ظرفیت ها و توانمندی های ملی در راستای تحقق اهداف کلان توسعه ای کشور خواهد بود. وی با اشاره به بیش از ۷۰ سال سابقه فعالیت سازمان نقشه برداری کشور افزود: این سازمان طی دهه های گذشته با اتکا به دانش فنی، داده های پایه مکانی و سرمایه انسانی متخصص، نقش مهمی در نظام برنامه ریزی، مدیریت سرزمین و پشتیبانی از پروژه های ملی ایفا کرده است. رئیس سازمان نقشه برداری کشور با تأکید بر مأموریت های راهبردی این سازمان اظهار داشت: توسعه، به روز رسانی و ارائه خدمات تخصصی داده های مکانی از جمله وظایف اصلی سازمان نقشه برداری کشور در پاسخگویی به نیازهای ملی و راهبردی است و این تفاهم نامه می تواند مقدمه ای برای گسترش همکاری های مشترک، تعامل نزدیک تر کارشناسان دو دستگاه و بهره گیری هر چه مطلوب تر از ظرفیت ها در مسیر تحقق سیاست های توسعه دریا محور کشور باشد. در ادامه این مراسم، سعید رسولی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز با ابراز خرسندی از انعقاد این تفاهم نامه، بر اهمیت دسترسی به اطلاعات دقیق و به روز مکانی از بستر دریاها تأکید کرد و گفت: سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نهاد حاکمیتی مسئول ایمنی ناوبری و تردد شناورها، برای انجام وظایف حاکمیتی خود نیازمند داده های دقیق مکانی است که با توجه به سابقه، تجربه و توان تخصصی سازمان نقشه برداری کشور، این اطلاعات به صورت مطلوب قابل تأمین خواهد بود. وی همچنین بر ضرورت افزایش هماهنگی و هم افزایی میان دستگاه های اجرایی در راستای ارتقای بهره وری نظام مدیریتی کشور تأکید کرد.

بر اساس این گزارش، این تفاهم نامه در قالب ۱۱ بند و در دو نسخه اصلی، با هدف تحقق سیاست های کلی توسعه دریا محور ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری و اجرای مصوبه هیئت وزیران در خصوص «برنامه جامع تحقق سیاست های کلی توسعه دریا محور» به امضا رسید.