

«ظرفیت ریلی کشور» پاسخگوی حجم بالای تامین نهاده دامی نیست

سید گروه ترانزیت -فاطمه امیر احمدی -نهاده‌های دامی یکی از کالاهای اساسی با حجم بالای ارزبری در حوزه تجارت کشاورزی است. تامین این محصولات هم در حوزه روغن‌کشی و تولید روغن خوراکی و هم کنجاله با مصارف خوراک دام و طیور مصرف از اهمیت بسزایی برخوردار است.

واردات از ابتدای سال ۱۴۰۴ دچار چالش شد و در نیمه دوم سال به وضعیت بحرانی رسید. سیاستگذاری وزارت جهاد کشاورزی در معاونت توسعه بازرگانی منجر به فروش پشت‌فاکتوری و معضل کمبود در بازار و افزایش چند برابری قیمت نهاده‌های دامی شد.

این معضل با حذف ارز ترجیحی در دی ماه ۱۴۰۴ ادامه یافت و قیمت‌های ۳ تا ۵ برابری به این بازار تحمیل شد. البته شرایط جنگی وضعیت بازار را حساس‌تر کرده و باید دید چه محصولاتی قابلیت جایگزین بر برخی از این نهاده‌ها را داشته و مسیرهای جدید واردات، کدام مرزها هستند. یک مسئول صنفی درباره راه‌های جایگزین تامین نهاده دامی گفت: مرزهای جایگزین و کشورهای حاشیه‌ای آنها به لحاظ زیرساختی توان تامین این حجم از نیاز کشور را نداشته و هزینه‌ها را افزایش می‌دهد.

بسه گزارش اقتصادسراسرآمد، داود رنگی، رئیس اتحادیه واردکنندگان نهاده‌های دام و طیور درباره نیاز سالانه واردات نهاده در این رابطه به خبرنگار مهر، گفت: نیاز بازار امسال نسبت به سال گذشته در آمار متفاوت است زیرا سطح و حجم جوجه‌ریزی مرغ‌های گوشتی کمتر شده؛ ضمن این که قیمت ارز نیز افزایش یافته و بهای تمام‌شده تولید بالا رفته است.



مدیر کل میراث فرهنگی و گردشگری خوزستان در گفت و گو با «سراسرآمد»:

اعتبارات ملی به ساحل سازی رودخانه های خوزستان تخصیص یافت

سید مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان خوزستان به اقتصاد سراسرآمد از تخصیص ۱۵ میلیارد تومان از محل اعتبارات ملی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، جهت ساحل سازی در رودخانه های استان خوزستان طی سال جاری خبر داد.

محمد چوروند در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سراسرآمد به وجود جاذبه های متعدد مرتبط با گردشگری آبی در استان خوزستان شامل سواحل خلیج فارس، دریاچه های پشت سدها، رودخانه های

جاری، بندر امام خمینی، جزیره مینو، تالاب شادگان و رودخانه کارون و ... اشاره کرد.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان خوزستان، افزود: به همین منظور اقدامات قابل توجه و ویژه ای جهت توسعه زیرساختهای گردشگری در نقاط مختلف استان در دستور کار قرار دارد که یکی از مهمترین این اقدامات به ساحل سازی در جوار رودخانه های پر آب استان اختصاص دارد.این مقام مسئول در استان خوزستان، از تخصیص ۱۵ میلیارد تومان از محل اعتبارات ملی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، جهت ساحل سازی در رودخانه های استان خوزستان در سال جاری خبر داد.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان خوزستان، افزود: بر اساس برنامه ریزی های صورت گرفته این میزان اعتبار جهت ساحل سازی در رودخانه های استان که به آبهای خلیج فارس منتهی هستند شامل جراحی، دز، کرخه، شاورر و کارون هزینه خواهد شد.به گفته وی، در گام نخست پروژه ساحل سازی در رودخانه های شهرستان های خرمشهر، آبادان، شادگان، شوش و اهواز هزینه خواهد شد تا با ایجاد زیرساختهای گردشگری لازم از جمله برج نوری، راه دسترسی، آلاچیق، جاده پیاده روی و ... در سواحل رودخانه های این شهرستان ها اقدام شود.چوروند، بیان داشت: ساحل سازی رودخانه کارون در روستای عطیش یکی از پروژه های ساحل سازی استان است که از پیشرفت فیزیکی قابل قبولی برخوردار بوده است.این مقام مسئول در استان خوزستان، تصریح کرد: همچنین پروژه های ساحل سازی در روستای رگبه واقع در نزدیکی تالاب بین المللی شادگان به عنوان یکی از اماکن توریستی استان خوزستان با اجرای زیرساختهای قابل توجه از جمله اسکله تفریحی در حال اجرا است.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان خوزستان،بیان داشت: امیدواریم با اقدامات در حال انجام در راستای ایجاد زیرساختهای گردشگری در سواحل رودخانه های استان شاهد رونق بیش از پیش گردشگری آبی در خوزستان باشیم که تحقق این امر مستلزم تخصیص اعتبارات مستمر سالیانه است.

وی افزود: طبیعی است هنگامی که کالایی گران می شود بازار تقاضا آن پایین آمده و مصرفش کاهش یابد.

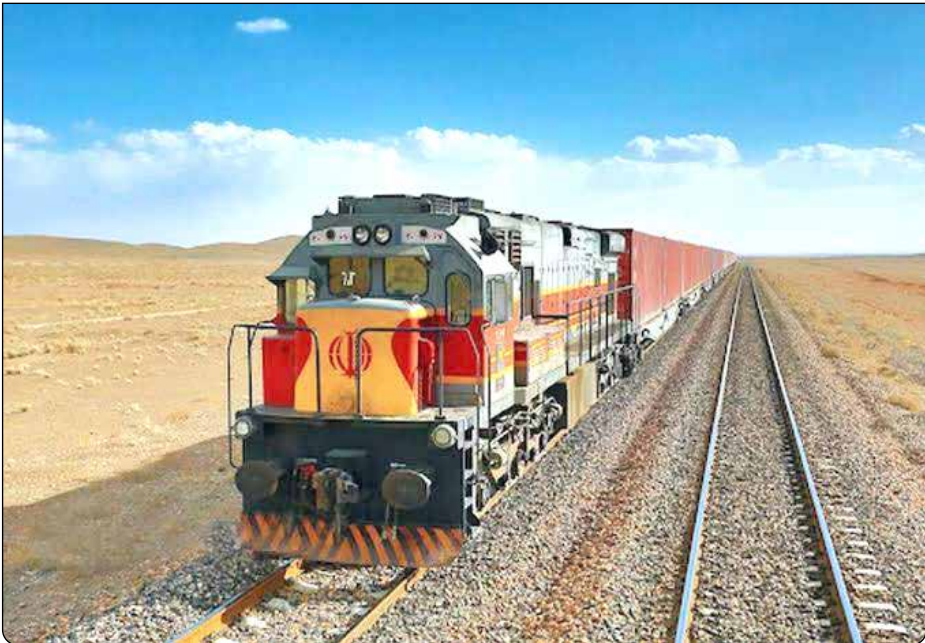
وی با اشاره به تولید نهاده‌های دامی در کشور، ادامه داد: در تامین ذرت و دانه سویا وابستگی بالاست و سالانه به طور متوسط بین ۱۰ تا ۱۲ میلیون تن نیاز ذرت کشور وارد می‌شود. کشت این محصول به دلیل خشکسالی و تنش‌های آبی پایین دامداری‌ها است که باید از کشورهای دیگر تامین شود.

وی با اشاره به سایر دانه‌های روغنی عنوان کرد: ضریب وابستگی به دانه سویا برای روغن‌کشی و استفاده از کنجاله آن برای خوراک دام نیز بالاست. کنجاله یکی از اقلام مورد نیاز دامداری‌ها است که باید از کشورهای دیگر تامین شود.

وی گفت: حدود ۱۸ درصد دانه روغنی در روغن‌کشی‌ها تبدیل به روغن و ۸۲درصد تبدیل به کنجاله می‌شود.

هزینه‌بر بودن مسیرهای ریلی

این مسئول صنفی درباره مبدأ واردات ذرت و دانه سویا، گفت: عمدتاً منبع تامین ذرت کشور از برزیل، اوکراین و روسیه بود. در حال حاضر همچنان واردات از روسیه ادامه دارد اما این کشور توان تامین ۱۰۰ درصدی نیاز کشور را ندارد. در نهایت می توان ۲۰درصد ذرت مورد نیاز را از روسیه وارد کرد.وی اضافه کرد: با توجه به محاصره دریایی و شرایط جنگی امکان تامین ذرت از برزیل نیز فوق‌العاده دشوار است. اگر هم بتوانیم وارد کنیم، باید از طریق بندر ترکیه و در ادامه حمل ریلی و زمینی انجام شود. واردات از این مسیر قطعاً هزینه‌ها را افزایش می‌دهد.



کاهش مصرف باافزایش قیمت

رئیس اتحادیه واردکنندگان نهاده‌های دام و طیور در پاسخ به این پرسش که آیا با کاهش جوجه‌ریزی آمار مصرف بازار به نهاده‌های دام و طیور این محصولات کاهش می‌یابد، گفت: با توجه به شرایط موجود باید مصرف را کاهش دهیم؛ ضمن این که با افزایش قیمت محصول نهایی، بازار تقاضا کاهش می‌یابد. وی یادآور شد: هنگامی که هر کیلو گرم مرغ اردیبهشت سال گذشته حدود ۹۰ هزار تومان بود و امسال به حدود ۳۰۰ هزار تومان رسیده طبیعی است بازار مصرف کوچک‌تر شود چراکه درآمد مردم ۳برابر نشده است.

رنگی با بیان این که در حال حاضر کشور به ذرت و کنجاله سویا وابستگی زیادی دارد، ادامه داد: وابستگی دو قلم ذرت و کنجاله سویا ۹۰ تا ۹۵ درصد است و بخش دیگری از وابستگی در حوزه دام و طیور مربوط به واکسن، دارو و مکمل‌ها است. وی گفت: اگر حتی نهاده وارد شود اما دارو و مکمل‌ها تامین نشود تاثیری در پایداری تولید ندارد.

محصولات جایگزین و خشکسالی کشور

این مسئول صنفی درباره کالاهای جایگزین در تامین خوراک دام و طیور، گفت: محصولات جایگزین وجود دارد اما کشور به دلیل شرایط اقلیمی و خشکسالی‌های چند ساله، نتوانسته این مسیر را طی کند. به عنوان مثال، جایگزین ذرت، گندم است. در حال حاضر بخشی از نیازمندی ما در این محصول استراتژیک از خارج تامین می‌شود. جایگزین دانه سویا، کلزا است اما بخش کوچکی از کلزا مورد نیاز در داخل کشت می‌شود.

رنگی با اشاره به ارتقا تولید و افزایش بهره‌وری ادامه داد: بهره‌وری تأثیر زیادی در فعالیت‌های تولیدی دارد. اما متأسفانه این موضوع‌ها در سال‌های گذشته مغفول مانده است.وی گفت: کشور در بهره‌وری بخش کشاورزی یکی از پایین‌ترین امتیازات را به خود اختصاص داده؛ البته ممکن است در این خصوص استثناهایی وجود داشته باشد.

آرین، مصرف بالا و تولید پایین

برخی کارشناسان حوزه دام و طیور عنوان می‌کنند برای افزایش بهره‌وری در تولیدات دامی لازم است که به‌نژادی و جایگزین نژادها رخ دهد. به عنوان مثال، گفته می‌شود نژاد آرین در صنعت مرغداری، با وجود مصرف بالای دان، گوشت کمی تولید می‌کند.این مسئول صنفی در این خصوص گفت: نژاد آرین در صنعت طیور یکی از غیر بهره‌ورترین تولیدات بخش کشاورزی است.وی اظهار کرد: یکی از سیاست‌های غلطی که در چند سال گذشته وزارت جهاد کشاورزی دنبال کرد، ترویج

نژاد آرین بود. لطماتی که طی چند سال گذشته در صنعت طیور داشتیم آتارش امروز ملموس شده است.

وی عنوان کرد: نژاد مرغ آرسین از نظر ضریب تبدیل خوراک به گوشت ضعیف و قابل رقابت با نژادهای اصیل نیست. بنابراین، ترویج آن ضرر مضاعفی به کشور و مصرف‌کننده وارد کرده است.

ظرفیت پایین سایر مرزها در تجارت

عضو هیئت‌مدیره اتحادیه واردکنندگان نهاده دامی درباره راه‌های جایگزین واردات نهاده‌ها یادآور شد: مرزهای شرقی به ویژه بندر چابهار و مرز میراجوه مسیرهایی است که می‌توان کالاهای مورد نیاز را از پاکستان وارد کرد یا مرزهای شمال‌شرقی کشور. همچنین به این لیست باید مرزهای ترکیه، آذربایجان، ارمنستان و ترکمنستان را اضافه کرد. اما در کل این مرزها و کشورهای حاشیه آنها، به لحاظ زیرساختی توان تامین این حجم عظیم از نیاز کشور را ندارند.وی توضیح داد: زیرساخت‌ها از جاده‌ای و ریلی کشتش پشتیبانی حمل‌ونقل ۲۰ تا ۳۰میلیون تن نهاده دامی از بندر ترکیه یا بندر شمالی کشور را ندارند.

وی افزود: به عنوان نمونه، یک واگن فلر به که ۳۳تن بار را معادل دو کانتنر حمل می‌کند، از بندر مرسین تا به راه‌آهن تهران برسد ۲۰ روز طول می‌کشد. همین زمان نیز برای برگشت نیاز است. به این ترتیب برای جابجایی بار یک بازه زمانی ۴۰ روزه داریم؛ در حالی که همین بار از بندر امام خمینی نهایت دو روز زمان نیاز دارد. رفت و برگشت حمل‌جاده‌ای نهایت ۴ روز طول بکشد.

راهکار گذر از گردنه جنگی

این مسئول صنفی با تأکید بر این که راهکار دولت برای عبور از این گردنه این است که بخش خصوصی را به بازی بگیرد، تصریح کرد: بخش خصوصی می‌تواند تدارکچی توانایی در این شرایط برای دولت و کشور باشد. اما بخش دولتی در حال کاهش نقش بخش خصوصی و افزایش شرکت‌های دولتی است.رئیس اتحادیه واردکنندگان نهاده‌های دام و طیور، گفت: در صورتی که این بخش خصوصی است که می‌تواند راه‌های جدیدی برای تدارکات کالاهای اساسی کشور فراهم کند. تجربه کشورهای دیگر از جنگ جهانی دوم تا جنگ‌های فعلی مانند جنگ اوکراین و روسیه، سرپا نگه داشتن کشور تا کمک از بخش خصوصی است.

رنگی در پایان اظهار کرد: دولت باید در تدوین آیین‌نامه‌ها و برنامه‌ها بخش خصوصی را مشارکت دهد و موانع کسب‌وکار را از سر راه بردارد.

مدیر کل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان وزارت راه و شهرسازی خبر داد:

آغاز تدوین نخستین دستورالعمل ارتقاء پایه مهندسان از پایه یک به پایه ارشد



سید مدیر کل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان وزارت راه و شهرسازی از آغاز فرآیند تدوین دستورالعمل ارتقای مهندسان دارای پروانه اشتغال به کار از پایه یک به پایه ارشد خبر داد.

به گزارش اقتصاد سراسرآمد، محمدعلی ریاحی، مدیر کل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان وزارت راه و شهرسازی، از آغاز فرآیند تدوین دستورالعمل ارتقای مهندسان دارای پروانه اشتغال به کار از پایه یک به پایه ارشد، خبر داد.

مدیر کل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان با اشاره به ضرورت ارتقای صلاحیت‌های حرفه‌ای، به‌روزرسانی دانش فنی و توسعه آموزش‌های تخصصی در نظام مهندسی ساختمان کشور اظهار کرد: برای نخستین بار، تدوین یک چارچوب منسجم و ملی برای ارتقای مهندسان از پایه یک به پایه ارشد در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته است.

ریاحی افزود: این دستورالعمل با هدف ارتقای شایستگی‌های حرفه‌ای مهندسان، توسعه آموزش‌های تخصصی، تقویت مسئولیت‌پذیری حرفه‌ای و بهبود کیفیت خدمات مهندسی و نظام کنترل ساختمان در حال تهیه و نهایی‌سازی است.

وی خاطرنشان کرد: در این دستورالعمل، الزامات آموزشی، حرفه‌ای و صلاحیتی مورد نیاز برای ارتقای مهندسان به پایه ارشد تبیین خواهد شد و پس از طی مراحل کارشناسی، کسب نظر سازمان نظام مهندسی ساختمان و ابلاغ، مبنای ارزیابی و ارتقاء متقاضیان واجد شرایط قرار می‌گیرد.

مدیر کل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان تأکید کرد: ارتقای نظام صلاحیت حرفه‌ای مهندسان، یکی از الزامات ارتقای کیفیت ساخت‌وساز، افزایش ایمنی، بهبود عملکرد ساختمان‌ها و تحقق اهداف مقررات ملی ساختمان است و وزارت راه و شهرسازی این موضوع را با جدیت دنبال می‌کند.

وی ابراز امیدواری کرد: با نهایی شدن و اجرای این دستورالعمل، زمینه‌ای برای ارتقای سطح دانش و مهارت حرفه‌ای مهندسان و بهبود کیفیت خدمات مهندسی در کشور بیش از پیش فراهم شود.



پنج‌شنبه ۲۸ خرداد ۱۴۰۵ - سال دوازدهم - شماره ۲۵۱۴

دریا پایانه

بندر

عضو کمیسیون امور داخلی کشور و شوراهای مجلس: کنترل تردد دریایی ایمن در تنگه هرمز حق قانونی ایران است



عضو کمیسیون امور داخلی کشور و شوراهای مجلس گفت: کشورهای اروپایی در مورد تنگه هرمز با منطق و مبتنی بر حقوق بین الملل صحبت و موضع گیری کنند، زیرا بر اساس قوانین بین الملل نیز کشورمان حق دارد نسبت به مدیریت این آبراهه اقدام کند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، محمدرضا صبیحیان بافتی با اشاره به زیاده‌خواهی ایتالیا، فرانسه، آلمان و انگلیس در مورد تنگه هرمز، گفت: اروپایی‌ها سیاست یک پام و دو هوا در رابطه با جمهوری اسلامی ایران را اولویت خود قرار داده‌اند و می‌خواهند صرفاً منافعشان تامین شود.

عضو کمیسیون امور داخلی کشور و شوراهای مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: چهار کشور یاد شده خواستار بازگشایی فوری تنگه هرمز با آزادی بی‌قید و شرط و نامحدود نابوری هستند که بیانگر نادیده گرفتن و بی توجهی به حق کاملاً مشروع ایران اسلامی در کنترل تردد دریایی ایمن از این مسیر است.

وی با یادآوری اینکه تنگه هرمز بخشی از آب‌های سرزمینی ایران محسوب می‌شود، افزود: بر این اساس کشورهای اروپایی بر خروج از بحران فعلی، باید از ایالات متحده پاسخ دریافت کنند زیرا آنها امنیت در خلیج همیشه فارس و تنگه هرمز را دچار خدشه و آسیب کردند.

نماینده مردم مهریز، ابرکوه، بافق، بهاباد، خاتم و مرومت در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: فراموش نمی‌شود که اروپایی‌ها جندی پیش نیز کشورمان را بخاطر مسئله مدیریت تنگه هرمز تحت تحریم قرار دادند که بیانگر رویکرد متناقض آنها در قبال جمهوری اسلامی ایران است.

صباغیان بافتی خاطر نشان کرد: توصیه می‌شود کشورهای اروپایی مانند ایتالیا، فرانسه، آلمان و انگلیس در مورد تنگه هرمز با منطق و مبتنی بر حقوق بین الملل صحبت و موضع گیری کنند زیرا بر اساس قوانین بین الملل نیز کشورمان حق دارد نسبت به مدیریت این آبراهه اقدام کند.

عملیات سرشماری شناور ها به اسکله جفهر رسید

مدیر کل شیلات استان بوشهر گفت: در ادامه اجرای طرح ساماندهی و سرشماری شناورهای صیادی استان بوشهر، عملیات میدانی این طرح در اسکله جفهر به

جمع خبرنگاران اظهار کرد: در ادامه اجرای طرح ساماندهی و سرشماری شناورهای صیادی استان بوشهر، عملیات میدانی این طرح در اسکله جفهر به حضور رئیس گروه امور صید شیلات استان بوشهر، مسئول بنادر ماهیگیری، مدیر بندر جفهر، یگان حفاظت منابع آبیان، کارشناسان اداره ثبت شناورها و نمایندگان مرزبانی و سایر دستگاه‌های همکار برگزار شد و بیش از ۳۰ فروند شناور صیادی مورد پایش و بررسی قرار گرفت.

مدیر کل شیلات استان بوشهر افزود: کارشناسان ضمن پایش وضعیت شناورها، مشخصات فنی، وضعیت بدنه و توان موتور آنها را ثبت و مستندسازی کردند، همچنین اطلاعات مربوط به شناورها از طریق عکس برداری و تکمیل فرم‌های تخصصی در سامانه‌های مربوطه به‌روزرسانی شد. وی گفت: اجرای این طرح، گامی مهم در راستای ساماندهی ناوگان صیادی استان و ایجاد بانک اطلاعاتی دقیق از شناورهای فعال محسوب می‌شود. وی اضافه کرد: شناورهایی که در این فرآیند احراز هویت و سرشماری می‌شوند، در اولویت بهره‌مندی از خدمات و حمایت‌های قانونی از جمله تخصیص سهمیه سوخت و سایر خدمات پشتیبانی قرار خواهند گرفت.

وی تصریح کرد: از دیگر مزایای این طرح می‌توان به افزایش امنیت فعالیت‌های دریایی، تسهیل فرآیندهای اداری و به‌روزرسانی اطلاعات شناورها اشاره کرد. با تکمیل این بانک اطلاعاتی، بسیاری از مراجعات غیر ضروری حذف شده و ارائه خدمات به بهره‌برداران با سرعت و دقت بیشتری انجام خواهد شد.ایمنی بیان کرد: پروژه سرشماری و ساماندهی شناورهای صیادی استان بوشهر طبق برنامه زمان‌بندی در سایر بنادر و اسکله‌های صیادی نیز ادامه خواهد داشت و از مالکان شناورها درخواست شده است با حضور و همکاری به‌موقع، در تکمیل این طرح مهم مشارکت کنند.